FEDERAL ARCHIVES DIVISION

General Inventory Series

RECORDS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (RG 46)

Carl Vincent

Public Archives Canada
Archives publiques Canada

Ottawa
1984

Canadian Cataloguing in Publication Data

Public Archives Canada. Federal Archives Division.
Records of the Canadian Transport Commission
(RG 26)

(General inventory series/Federal Archives Division)
Text in English and French with French text on
inventory pages.
Title on added t.p.: Archives de la Commission
canadienne des transports (RG 46).
DSS cat. no. SA72-1/46
ISBN 0-662-52772-0

1. Canadian Transport Commission--Archives--Catalogs.
2. Transportation--Canada--Archival resources--Catalogs.
3. Public Archives Canada. Federal Archives Division.
I. Vincent, Carl, 1939-. II. Title. III. Title:
Archives de la Commission canadienne des transports
(RG 46). IV. Series: Public Archives Canada. Federal
Archives Division. General inventory series.

Z7164.T8P8 1983 016.354710087'5 C84-097000-5E

Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1984
Cat. No.: SA72-1/46
ISBN: 0-662-52772-0

TABLE OF CONTENTS

		Page
Foreword		vii
Introduction		ix
INVENTORY OF THE RECORDS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION		1
PART I	**Administrative Outline**	1
PART II	**Records of the Canadian Transport Commission**	15
A.	**Board of Railway Commissioners (Province of Canada), 1857-1864**	15
I.	Proceedings, 1857-1864	15
1.	Minutes of Proceedings, 1857-1864	15
2.	Indexes to Minutes, 1857-1864	15
B.	**Railway Committee of the Privy Council, 1867-1904**	15
I.	Proceedings, 1868-1904	15
1.	Minutes of Proceedings, 1869-1904	15
2.	Indexes to Minutes, 1869-1903	16
3.	Reports to Governor-in-Council, 1868-1892	16
II.	Correspondence, 1867-1904	16
1.	Letters Received, 1867-1901	17
2.	Registers of Letters Received, 1867-1903	17
3.	Registers of Letters Sent, 1867-1893, 1903-1904	18
4.	Journals and Journal Index, 1867-1893	18
III.	Reports of Steam and Electric Railways, 1875-1903	18
1.	Reports of Steam Railways, 1875-1903	19
2.	Reports of Electric, Street, and Suburban Railways, 1893-1903	19
C.	**Board of Railway Commissioners, 1904-1938, and Board of Transport Commissioners, 1938-1967**	19
I.	Proceedings, 1904-1956, 1959-1966	20
1.	Minutes of Meetings of the Board, 1918-1956	20
2.	Records of Hearings, 1904-1955, 1959-1966	20
a.	Transcripts of Hearings, 1904-1955, 1959-1966	20
b.	Hearing Exhibits, 1904-1944	21
c.	Index to Transcripts of Hearings, 1904-1950	21
d.	Index to Transcripts of Hearings, 1904-1944	21
3.	Orders, 1909-1952	21

		Page
II.	Central Registry Records, 1904-1973	22
	1. Central Registry Files, 1904-1973	22
	2. Registers of Letters Sent, 1904-1905	22
	3. Registers of Letters Received, 1904-1907	23
III.	Reports of Steam and Electric Railways and Express Companies, 1904-1949, 1964-1966	23
	1. Reports of Steam Railways, 1904-1949, 1964-1966	23
	2. Reports of Electric, Street, and Suburban Railways, 1904-1945	23
	3. Reports of Express Companies, 1910-1945	23
IV.	Tariffs, 1890-1940	24
V.	Reference Material, 1900-1940	24
D.	**Air Transport Board, 1939-1969**	24
I.	Proceedings, 1944-1960	24
	1. Minutes of the Board, 1944-1960	24
II.	Central Registry Records, 1945-1969	24
III.	Tariffs, 1939-1963	25
IV.	Inter-Community Travel Survey, 1945	26
E.	**Canadian Maritime Commission, 1892-1973**	26
I.	Proceedings, 1948-1967	26
	1. Minutes of Meetings, 1948-1967	26
II.	Central Registry Records, 1918-1971	26
III.	Subsidies Branch, 1892-1973	27
	1. Articles of Agreement, 1892-1960	27
	2. Numbered Files, 1913-1949	27
	3. Unnumbered Files, 1892-1962	27
	4. Trade Routes and Steamship Subsidies Office Records, 1918-1960	28
	5. Traffic Returns, 1919-1973	28
IV.	Office for the Administration of the Canadian Vessels Construction Assistance Act, 1950-1967	28
V.	List of World War II Merchant Seamen, 1939-1945	29
VI.	Park Steamship Company Ltd., 1942-1966	29

Page

F. **Canadian Transport Commission, 1968-1979** 29

I. Transcripts of Hearings, 1968-1979 29

ACCESSION DETAILS 30

FOREWORD

Part of the mandate of the Public Archives of Canada is the acquisition of federal government records considered worthy of long-term preservation. To inform government officials, researchers, and the general public of the rapidly growing extent and variety of such records, the Federal Archives Division is publishing a series of general inventories, of which the present volume is a part.

Each inventory describes one record group. The term "record group" (RG) is used here to refer exclusively to federal government records in the Public Archives of Canada. A record group can most easily be defined as any body of records of the Government of Canada or its predecessors that are organizationally or functionally related by administrative continuity. This usually means that a separate record group is created for each department, branch, or agency that at any point during its existence maintained a separate and self-contained registry system. The inventory for each record group contains several distinct elements.

The introduction to the record group outlines the nature of the records described in the inventory and the general evolution of the various federal agencies involved in the creation of the records. The introduction also includes information on total extent of the records access regulations, suggested citations, and related primary sources.

The administrative outline is a guide to researchers wishing to use the records described in the inventory rather than a complete history of the agency that created the records, and its predecessors. Government records are created by distinct administrative units charged with carrying out specific responsibilities. Such records are usually maintained in separate file registry systems, which parallel the administrative units that created the records. The individual records themselves, therefore, naturally reflect the scope (and limitations) of the specific functions for which the original administrative unit was responsible. The administrative outline provides the organic links between the actual records and the administrative structures that carried out the policies and programmes of the federal government.

The series-by-series descriptions of the records that follow are organized and described in a manner that most nearly reflects the evolving administrative structure of the creating department, branch, or agency.

By updating the inventories of those record groups that receive large influxes of new material, the Federal Archives Division hopes to be able to keep the public aware of the expanding scope and diversity of its holdings.

Eldon Frost
Director
Federal Archives Division

INTRODUCTION

The Canadian Transport Commission (CTC) is the product of an evolutionary process, extending over more than a century. From the time of Confederation, when direct government involvement in the activities of private enterprise was practically unknown, the Commission and its predecessors, as the government agencies primarily responsible for implementing government transportation policy, have seen a continual growth in their activities and in their responsibilities for ensuring an efficient, comprehensive, and prosperous transportation system for Canada. This growth reflects both the greater degree of government involvement in transportation matters and the tremendous increase in both extent and diversity of the Canadian transportation and communication industry.

The first federal government body to undertake these duties, the Railway Committee of the Privy Council, was initially responsible only for railway standards and safety but later undertook the adjudication of disputes over railway matters such as locations, rates, and competition. In 1904 a permanent organization, the Board of Railway Commissioners, was created to carry out these responsibilities. Over the years the Board also became involved in other means of transportation and communication, such as telegraphs, telephones, underwater cables, and international bridges and tunnels, as well as in freight rate subsidizations. In 1938 the Board's title was changed to the Board of Transport Commissioners, and its responsibilities were increased not only by the addition of air and water transport but also by the role of co-ordinating and harmonizing these modes of transport. This marked a major advance in government participation in transport matters, as it was the first attempt to implement a policy whereby Canada's transport requirements were viewed as a whole. The creation of the Air Transport Board in 1944 was a recognition of the air transport industry's tremendous growth and its need for specialized attention. The Canadian Maritime Commission, formed in 1947, marked an attempt to retain some portion of the Canadian wartime shipping industry in existence in the postwar years.

In 1967 the Canadian Transport Commission absorbed these three organizations, assuming the responsibility for coordinating air, rail, and water transport operations, plus those of commodity pipeline and inter-provincial motor transport.

While Transport Canada is responsible for transportation safety and facilities other than rail, and the National Energy Board and Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission exercise functions formerly the responsibility of the Canadian Transport Commission, the Transport Commission remains the principal federal body responsible for the implementation of a national transportation policy.

This record group contains records both of the Canadian Transport Commission and of its predecessors, the Railway Committee of the Privy Council, the Board of Railway Commissioners (later Board of Transport Commissioners), the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. The latter records were transferred to the Public Archives both from these predecessor organizations and from the Canadian Transport Commission, which had inherited their records. The records themselves vary in completeness and historical significance. The greater part of the

records of the Railway Committee of the Privy Council has survived, although there are a few gaps, while the record coverage of the activities of the Canadian Maritime Commission is comprehensive. There are gaps in the records of the later proceedings of the Board of Transport Commissioners and also in the holdings of the main subject file series of the Board of Railway Commissioners and the Board of Transport Commissioners. Although few records of either the Air Transport Board or the Canadian Transport Commission itself have to date reached the Public Archives of Canada, the present holdings in this record group constitute a valuable source of documentation on the evolution of government involvement in transportation, as well as the growth and development of the transport industry in Canada.

Access: Access to records created by departments and agencies of the federal government is controlled by the Access to Information Act (29-30-31 Eliz. II, c. 111). This act provides Canadians with the right of access to information in records under the control of a government institution in accordance with the principle that government information should be available to the public and that exceptions to the right of access should be limited and specific.

Most of the records in Record Group 46 are available to the public for historical research purposes; however, some of the records that post-date 1 July 1953 may have to be reviewed in accordance with the access legislation by the Access Section, Federal Archives Division, prior to disclosure. In view of this, researchers who wish to consult the records of the Canadian Transport Commission should contact Federal Archives Division prior to visiting Ottawa in order to confirm the availability of records described in this inventory.

Extent: 247.6 metres

Suggested initial citation: Public Archives of Canada (hereafter PAC), Records of the Canadian Transport Commission, Air Transport Board, RG 46, vol. 1592, file 1-52, "Air Transport Board Annual Reports, 1946-1949".

Suggested subsequent citation: PAC, RG 46, vol. 1592, file 1-52.

Additional unpublished primary material relevant to the activities of the Canadian Transport Commission and its predecessors can be found in some of the other record groups held by the Public Archives. Among the more important groups are the Privy Council (RG 2), which contains material relating to the Railway Committee of the Privy Council; Public Works (RG 11), whose minister was initially responsible for railway matters; Railways and Canals (RG 43), which was later responsible for railway matters and whose officers worked closely with the Railway Committee and Board of Railway Commissioners; the Departments of Transport (RG 12) and Communications (RG 97), whose activities complement much of the work of the CTC; Trade and Commerce (RG 20), which carried out functions later assumed by the Canadian Maritime Commission; National Energy Board (RG 99) and Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission (RG 100), both of

whom perform duties initially the responsibility of the CTC; and Canadian National Railways (RG 30) and Air Canada (RG 70), two large Crown corporations, which by the nature of their business have a relationship with the CTC.

Carl Vincent
March 1984

INVENTORY OF THE RECORDS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

PART I Administrative Outline

1851 The first Canadian legislation dealing with railways in general rather than with individual corporations was the Railway Clauses Consolidation Act of the Province of Canada (14-15 Vict., c. 51), which delineated the status, rights, and responsibilities of railways. This Act did not establish any government regulatory body to deal with railways.

In the same year the Main Trunk Line Act (14-15 Vict., c. 73), which dealt with the construction of a railway across the province, was passed. This railway was to emerge as the Grand Trunk Railway of Canada. As the government was heavily involved in this project, a Board of Railway Commissioners was created under this Act consisting of the Receiver General, the Inspector General, the Postmaster General, and the Commissioner and Assistant Commissioner of Public Works. This Board was intended "to better insure the attainment of the objects ...in this act". Its activities mainly involved the selection of participating companies, the authorization of contracts, guarantees, and subsidies, and the approval of completed construction. The Board had no authority over other railways.

1857 The Accidents on Railways Act (20 Vict., c. 12) was the first Canadian legislation to recognize the government's responsibility to guard the interests of the general public by establishing standards for railway construction and operation. Under this Act, the existing Board of Railway Commissioners created under the Main Trunk Line Act of 1851 was now given the power, should inspectors appointed by the Governor-in-Council report that certain standards had not been met, to forbid the opening or operation of railway lines, to compel railways to construct proper overpasses, underpasses, and level crossings, to require railways to adopt adequate safety devices, and in general, to ensure the safe operation of the railways. The Board was empowered to modify the recommendation of an inspector. The first Inspector of Railways, Samuel Keefer, was appointed in 1857, and his office was part of the Board of Works. His relationship with the Board of Railway Commissioners was to report and to make recommendations. There was no administrative link between the Inspector and the Board; however, the Act did convert the ad hoc Board into a permanent body primarily responsible for railway standards and safety.

1868 The first legislative recognition of railways by the Dominion of Canada was the passage of the Railway Act of 1868 (31 Vict., c. 68). While much of this Act was an updating of the Railway Clauses Consolidation Act of 1851, 25 of the 84 sections dealt with the establishment and duties of the Railway Committee of the Privy Council. This Committee was to consist of a minimum of four Privy Council members, one of whom was to act as Chairman. The Deputy Minister of Public Works or some other

fit person was to serve as Secretary. The Committee was vested with all rights and powers of the previous Board of Railway Commissioners of the Province of Canada. Its responsibilities were to authorize the opening of railways or portions thereof, to investigate and take appropriate action concerning railway equipment or property that was reported to be in dangerous condition, to ensure public safety at crossings, to regulate speed, and to receive and examine reports of all railway accidents. In brief, it was concerned solely with the safe construction and operation of railways in Canada and the establishment and enforcement of safety standards. The Committee had no administrative or operational staff. All technical and practical functions, such as the examination of equipment and property, were to be carried out by engineers of the Department of Public Works (1868-79) and subsequently the Department of Railways and Canals (1879-1904). The results of the routine inspections performed for Public Works and Railways and Canals were reported to the Committee.

1886 An increasing body of public opinion advocated the establishment of a body analogous to the Railway Commission in the United Kingdom to regulate railway matters in Canada. This was first proposed in the Canadian House of Commons in 1873 by M.P. Thomas Oliver, who introduced a bill "for the better regulation of the traffic on railways". The British body was government-appointed but non-political; it settled questions of rates and adjudicated disputes with or between railway companies. On 14 August 1886 a Royal Commission to Inquire into the Advisability of Constituting a Court of Railway Commissioners was appointed to consider the advisability of creating such a body in Canada. The Commission consisted of A.T. Galt (Chairman), Collingwood Schreiber, George Moberly, E.R. Burpee, and T.K. Kenny.

1888 The Royal Commission submitted its report on 14 January 1888. It concluded that the Railway Committee of the Privy Council as currently constituted had a number of disadvantages - its political composition, the fact that its work was not a full-time occupation for its members, and the necessity, because of the other duties of its members, for all hearings before it to be held in Ottawa. However, the Royal Commission felt that the Railway Commission in the United Kingdom was not an ideal example for Canada to follow, as the nature of railway commerce in the two countries was very different. On the other hand, the Interstate Commerce Commission in the United States, where railway problems were very similar to Canada's, had not been in existence long enough to serve as a useful example. The Commission considered that it would be unwise to make any hasty decisions, and that Canada's best interests would be served, as a first step, by the passage of a more comprehensive Railway Act and the enlargement of the powers of the Railway Committee of the Privy Council. These would then permit it to adjudicate disputes between railway companies, decide questions of rates and tariffs, and appoint officers in all provinces who would be empowered to hear and determine complaints and take evidence.

As a result of this report, a new Railway Act was passed on 22 May 1888 (51 Vict., c. 29). Among its provisions was the establishment of the membership of the Railway Committee of the Privy Council as the Minister of Railways and Canals (Chairman), the Minister of Justice, and two or more members of the Privy Council. In addition to its previous duties, the Committee was given wider and more specific powers, including the adjudication of disputes between railway companies or between railway companies and corporations, municipalities, or individuals concerning such matters as rates, line location, repairs and improvements, and traffic arrangements.

1889 Under PC 717, 25 May, the President of the Privy Council and the Ministers of Public Works, Militia, and Agriculture became ex officio members of the Railway Committee.

1892 Under PC 89, 12 January, the Minister of Customs replaced the Minister of Public Works as a member of the Committee. Later that year the Postmaster General also became a member (PC 2398, 12 September 1982).

1904 The last meeting of the Railway Committee of the Privy Council was held on 7 January, and on 1 February 1904 its functions were taken over by the Board of Railway Commissioners.

BOARD OF RAILWAY COMMISSIONERS

1898 In December 1898 the Hon. A.G. Blair, Minister of Railways and Canals, requested Professor S.J. McLean, a Canadian railway economist, to investigate and then submit a report upon railway rate grievances and railway legislation, the regulation of railways and rail commerce by railway commissions in other countries, and the desirability of this form of regulation in Canada.

1899 to 1902 Professor McLean submitted two reports, one dated 10 February 1899 and one dated 17 January 1902 (Sessional Paper 20a, 1902). The first dealt primarily with railway commissions and the second with rate grievances in Canada. In the first report, he covered much the same ground as the Royal Commission appointed in 1886, reviewing not only the current situation in Canada, but the operation and effectiveness of the United Kingdom Railway Commission and, in the United States, both the various state railway commissions and the Interstate Railway Commission. He considered that, while the effectiveness of these organizations varied, they had in all cases a general beneficial effect on railway operations and commerce. He particularly noted that most of the problems these commissions encountered were due to the inadequacy of the legislative framework within which they had to work. Because of the shape, extent, and geographic and economic diversity of the country, railway regulation in Canada, particularly in the matter of rates, was essential. While Canada had partially dealt with the problem through the creation of a small regulatory organization, the Railway Committee of the Privy Council, this body laboured under a number of handicaps that

greatly diminished its effectiveness. Its five most serious disadvantages were that it had a dual function, political and administrative; that its lack of mobility and its Ottawa domicile made it impossible for it to deal with many problems; that the distance that had to be travelled by individuals who wished to lay cases before it and the resulting expense were such that many issues were never settled; that its members lacked technical knowledge; and that the organization was non-permanent. McLean recommended that the Committee be replaced by a small Commission with an adequate legislative mandate. Its members should be men with adequate technical knowledge, well paid in order to attract the most qualified people, and granted long tenure of office. Specifically, he recommended that it be composed of three men, one with a law background, one a businessman, and one a railway businessman. The Commission should be both a tribunal rendering decisions and a body making individual investigations.

1903 Primarily as a result of these reports, a new Railway Act was passed (3 Edw. VII, c. 58) which, in addition to updating and standardizing the legal responsibilities of railway companies, created a Board of Railway Commissioners. This Board, which was to commence its duties on 1 February 1904, was to consist of three Commissioners, including a Chief Commissioner and a Deputy Chief Commissioner. They were appointed for a term of ten years and the Board was empowered to sit in any part of Canada. Its jurisdiction included all railways, other than government-owned lines, that had been chartered under federal legislation and all other railways that parliamentary act had decreed to be a work "for the general advantage of Canada" - a phrase that appeared in the legislation incorporating most railway companies and that, in effect, meant the railway was eligible for federal subsidies. The Board also had power over the crossings and connections of all other railways where they affected railways within the Board's jurisdiction. The Board of Railway Commissioners was to assume the responsibilities of the Railway Committee of the Privy Council; it was thus required to approve, investigate, and/or adjudicate such matters as the following: locations; acquisition of lands; construction of branch lines and spurs, crossings, junctions, wire crossings, drainage works, bridges, and tunnels; authority to open for traffic; accidents; rules and regulations; discrimination; freight and passenger classifications, fares, and tariffs; protection and safety. The only court of appeal against the Board's ruling was the Supreme Court of Canada, although a Supreme Court decision could be appealed to the Governor-General-in-Council.

1904 The Railway Committee of the Privy Council was abolished, and the Board of Railway Commissioners commenced functioning on 1 February. The first Chief Commissioner was the Hon. A.G. Blair (PC 122, 18 January 1904), the former Minister of Railways and Canals, who had been largely responsible for the creation of the Board. The Board combined the functions of a regulative, administrative, and judicial body and, unlike the Railway Committee of the Privy Council, had a staff to carry out its functions. In addition to the Secretary's Department, responsible for administrative and clerical duties, a Legal Department,

and a Records Department, which had taken over the records of the Railway Committee, there were, initially, three operational divisions. The Traffic Department, under a Chief Traffic Officer, was responsible for all matters concerning tolls, tariffs, rates, fares, and classifications; the Engineering Department, under a Chief Engineer, was responsible for matters involving the location and construction of railway lines, bridges, and crossings, and their opening for traffic; and the Accident Branch, (later Accident Department) under an Inspector of Accidents, was responsible for the investigation of all railway accidents. (Board of Railway Commissioners Annual Report 1906)

1906 The Board of Railway Commissioners' jurisdiction was extended when, in an Act amending the Railway Act (6 Edw. VII, c. 42), it was given authority to regulate express and telephone tolls and tariffs.

1908 An Act amending the Railway Act (7-8 Edw. VII, c. 61) extended the Board of Railway Commissioners' jurisdiction and gave it authority over telegraph and telephone companies, their tolls and tariffs, standards, contracts, and agreements. Another amendment to the Railway Act (7-8 Edw. VII, c. 62) altered the composition of the Board. Membership was increased to six Commissioners including a Chief Commissioner, an Assistant Chief Commissioner, and a Deputy Chief Commissioner. The Chief Commissioner was to be either a judge of a superior court or else a barrister or advocate of ten years standing.

1909 The Railway Act was amended (8-9 Edw. VII, c. 31) to give the Board of Railway Commissioners jurisdiction over hydro-electric power rates for power developed on land leased from the crown. Another amendment to the Railway Act (8-9 Edw. VII, c. 32) gave the Board jurisdiction over alleged violations of agreement in matters within its competence. It also provided for the establishment of a Railway Grade Crossing Fund to be administered by the Board, from which financial assistance could be provided for the construction of protected railway crossings. Thus, if a railway was ordered by the Board to provide better protection to the public, it did not have to bear the entire expense.

The organization of the Board was altered by the creation of an Operating Department under a Chief Operating Officer. The Operating Department included the former Accident Department and, in addition to the investigation of accidents, was responsible for equipment, crossing protection, stations, and services, in order to ensure that adequate standards of safety were being maintained. It was also responsible for the Railway Grade Crossing Fund. (Board of Railway Commissioners Annual Report 1909)

1910 The regulation of tolls and tariffs, standards, contracts, and agreements in respect to marine and ocean cables was added to the jurisdiction of the Board of Railway Commissioners (9-10 Edw. VII, c. 57).

1912 A Fire Inspection Department was established within the Board of Railway Commissioners. It was concerned primarily with the diminution

of the number and extent of forest and grass fires caused by railways and maintained a close liaison with federal and provincial fire prevention and protection agencies.

1915 As a war measure, the Board of Railway Commissioners was granted authority under 6-7 Geo. V, c. 2 to compel railway companies to co-operate in moving the grain harvest rather than concentrating on more lucrative wartime traffic.

1923 Government-owned railways had initially been outside the jurisdiction of the Board of Railway Commissioners, but in this year the Intercolonial, National Transcontinental, and Prince Edward Island Railways and the Lake Superior Branch were brought under its authority. This brought the entire Canadian National Railway system within the Board's jurisdiction, as the formerly privately owned Canadian Northern, Grand Trunk, and Grand Trunk Pacific Railways had remained under the Board even after they had been nationalized between 1918 and 1922. (PC 115, 20 January 1923)

1927 A twenty percent reduction on railway tariffs in Eastern Quebec and the Maritime provinces was ordered by the Maritime Freight Rates Act (17 Geo. V, c. 44). The railways were to submit claims for the monetary value of the reduction and would then be reimbursed by the government. The administration of this act became a responsibility of the Traffic Department of the Board of Railway Commissioners.

1929 The regulation of tolls in respect to international bridges and tunnels was brought within the jurisdiction of the Board of Railway Commissioners by an amendment to the Railway Act (19-20 Geo. V, c. 54).

1932 The Fire Inspection Department of the Board of Railway Commissioners was absorbed by the Operating Department. The latter Department continued to carry out the fire inspection function. (Board of Railway Commissioners Annual Report 1932)

1933 No railway line could be abandoned without the approval of the Board of Railway Commissioners under an amendment to the Railway Act (23-24 Geo. V, c. 47).

BOARD OF TRANSPORT COMMISSIONERS

1938 The passage of the Transport Act (2 Geo. VI, c. 53) marked a major revision of the federal government's conception of the nature of Canadian transport requirements and the governmental role in ensuring that these requirements be satisfied. For the first time the relationship of the various modes of transport was recognized. Government participation was now seen as not only regulating and adjudicating but also implementing a national transport policy involving all forms of transportation.

To this end, the name of the Board of Railway Commissioners was changed by the Act to the Board of Transport Commissioners. The Board was charged with the duty of carrying out the functions vested in it by the Transport and Railway Acts "with the object of co-ordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, ships and aircraft...." The mandate of the new Board included ascertaining the desirability and the necessity of any new transport service before a licence to operate it could be granted. The Board was responsible for licencing and regulating the rates of shipping services, licencing air services, and regulating air traffic and air tariffs. It also became responsible for harbour tolls.

The Board of Transport Commissioners had, as it developed, little to do with water transport. The portion of the Act dealing with shipping services contained so many exceptions that it effectively eliminated all coastal, deep-sea, and Great Lakes shipping from the Board's jurisdiction, leaving only inland waterways. This situation continued until the Board's dissolution. The initial small number of scheduled air services occupied a very small portion of the Board's activities. It continued to be responsible for the safety and efficiency of railway equipment and operations, while the equivalent responsibilities for marine and air transport remained in the hands of the Department of Transport. The Transport Act, therefore, was initially more significant for its unified transport policy rather than for its actual effect on transport operations.

1944 The Board of Transport Commissioners' responsibilities regarding air transport were transferred to the Air Transport Board by an amendment to the Aeronautics Act (8 Geo. VI, c. 25).

1946 The Bureau of Transportation Economics was created within the Board of Transport Commissioners. Its responsibility was to supply the Board with economic studies of transport matters and with reports on the economic aspects of cases before it.

1949 Oil and gas pipelines were brought within the jurisdiction of the Board of Transport Commissioners by the Pipelines Act (13 Geo. VI, c. 20). As with railways, the Board had to approve their location, construction, provision for public safety, and rates. (Board of Transport Commissioners Annual Report 1966)

1955 The Accounts and Cost Finding Branch of the Board of Transport Commissioners was created to establish and maintain uniform accounting, costing, and statistical procedures for Canadian railways (Board of Transport Commissioners Annual Report 1955).

1957 The Economics and Accounting Branch was created by the merger of the Bureau of Transportation Economics and the Accounts and Cost Finding Branch (Board of Transport Commissioners Annual Report 1957).

1959 The responsibility for pipeline regulation was transferred from the Board of Transport Commissioners to the National Energy Board by the National Energy Board Act (7-8 Eliz. II, c. 46).

A compulsory freight rate reduction was ordered by the Freight Rate Reduction Act (7-8 Eliz. II, c. 2). The reimbursement of the value of this reduction to the carriers was administered by the Traffic Branch of the Board of Transport Commissioners.

1967 The responsibilities of the Board of Transport Commissioners for Canada was assumed by the Canadian Transport Commission.

AIR TRANSPORT BOARD

1919 The first legislative recognition of aviation in Canada was the Air Board Act (9-10 Geo. V, c. 11), known as the Aeronautics Act from 1922. This brought civil aviation and air transport under an Air Board appointed by the federal government. The Board was made responsible for safety standards and regulations in the field of aviation.

1922 The Air Board was abolished and the responsibility for civil aviation and for administering the Aeronautics Act was transferred to the Department of National Defence under the National Defence Act (12-13 Geo. V, c. 34).

1936 The responsibility for administering the Aeronautics Act was transferred to the newly-created Department of Transport under the Department of Transport Act (1 Edw. VIII, c. 34).

1938 While equipment and operational standards for civil aviation had been subject to regulation since 1919, there had been no government body responsible for the regulation of such aspects of commercial aviation as rates and fares, competition, and standards of service. With the passage of the Transport Act (2 Geo. VI, c. 53), the Board of Transport Commissioners for Canada was charged with the licencing and regulation of air carriers engaged in commercial air transportation.

1944 The Aeronautics Act was amended (8-9 Geo. VI, c. 28) to provide for the establishment of an Air Transport Board. This Board would exercise the functions of licensing and regulating commercial air services previously held by the Board of Transport Commissioners, and would have the further responsibility of advising the Minister of Transport on ways and means of bringing about an expeditious and soundly planned development of the air transport industry in Canada. All other aspects of civil aviation were to remain the responsibility of the Department of Transport.

The Air Transport Board was appointed on 11 September 1944 and consisted of a Chairman and two Commissioners (PC 6975, 6 September 1944).

The staff of the Air Transport Board was initially organized into four branches. The Secretary's and Legal Advisor's Branch consisted of the Administrative Division, the Legal Division, the Licencing Division, which was responsible for processing applications and renewing licences for the operation of commercial air services, and the Examiners' Division, which was responsible for public and other hearings. The Economic Branch consisted of the Economics Division, which was responsible for economic and statistical surveys, and the Audit Division, which was responsible for investigations of financial matters, for establishing uniform accounting systems in the industry, and for supervising subsidies. The Traffic Branch was responsible for the control of tolls, tariffs, and services, and the Research Aeronautical Engineering Branch was responsible for providing aeronautical advice of a technical nature to the Board. (RG 46 vol. 1591, Air Transport Board File 1-6)

1947 to 1958 Within this period the Air Transport Board was reorganized into two branches. The Secretary's Branch incorporated the Administrative Division, the Licensing Division, and the Inspection Division. The latter Division was responsible for assuring that commercial carriers complied with Air Transport Board orders and regulations. The Executive Director's Branch was responsible for advising the Board on all matters relating to air transport and for liaison with national and international aviation organizations and foreign governments. This Branch also included the International Relations Division, which was responsible for the Board's activities concerning international air services, the Traffic Division, which replaced the former Traffic Branch, and the Legal Division. (RG 46, vol. 1591, Air Transport Board File 1-6)

1959 A Special Projects Division, responsible for carrying out various special projects and surveys, was created in the Secretary's Branch (Organization of the Government of Canada, 1959).

1960 The Air Transport Board was reorganized into three branches: the Secretary's Branch, with the Administrative and Special Projects Divisions; the Executive Director's Branch, with the Legal and International Divisions; and a new Operations Branch, with the Traffic Division and a new Licensing and Inspection Division, formed by the amalgamation of the former Licensing Division and Inspection Division. (Organization of the Government of Canada, 1960)

1961 A further reorganization eliminated the Executive Director's Branch. Its Legal Division was raised to branch status while its Administrative Division was eliminated. The Secretary's Branch assumed the latter's responsibility for administrative matters. At the same time the Operations Branch was made responsible for the International Relations, Traffic and Licensing, and Inspection Divisions, while a new Economics and Accounting Branch was created to administer an Economics Division and the Audit Division. (Organization of the Government of Canada, 1961)

1967 The International Relations Division was raised to the status of a branch (Organization of the Government of Canada, 1967).

CANADIAN MARITIME COMMISSION

1867 to 1939 The regulation of ships and shipping had been a responsibility of the federal government from the time of Confederation. Safety standards for ships, seamen, and aids to navigation were the responsibility of the Departments of Marine and Fisheries (1867-1892), Marine (1892-1936), and Transport (1936 to date). There was, however, no concern for the shipping industry or trade as such. The Post Office and the Department of Finance were responsible for subsidizing contracts for the carriage of foreign mail until the Department of Trade and Commerce was established in 1892. This Department expanded the scope of the subsidy program until subsidies and steamship subventions were available not only to carriers of foreign mail but to local steamship and ferry services as well. This was done in order to ensure essential mail and shipping services, but there was still no attempt to develop, control, or regulate the industry.

1939 to 1947 During the Second World War there was an enormous expansion of Canadian shipping activity, most of which was stimulated or created by the federal government through such wartime agencies as the Canadian Shipping Board, the Office of the Transport Controller, the Directorate of Merchant Seamen, and Wartime Shipbuilding Ltd. Although these agencies initially carried out their functions effectively, by 1947 they were either inactive or had been dissolved.

One of the government's major wartime shipping organizations was the Park Steamship Company. This was a Crown corporation incorporated on 8 April 1942 by Letters Patent under provisions of the 1934 Dominion Companies Act (24-25 Geo. V, c. 33). It reported through the Minister of Munitions and Supply (later Reconstruction and Supply). The Park Steamship Company supervised the operation of vessels owned by the Government of Canada during the Second World War and the immediate post-war period.

1947 Following the disbandment of the wartime organizations, government control and regulation of shipping reverted to its pre-war status. (See Board of Railway/Transport Commissioners, 1938, above.) In order to prevent, as much as possible, a major post-war decline in the expanded Canadian shipping industry, the government decided to create a new permanent body, the Canadian Maritime Commission, which was established under the Canadian Maritime Commission Act (11 Geo. VI, c. 52). Its responsibilities were to administer steamship subventions, investigate and study all aspects of the Canadian shipping and shipbuilding industry, and recommend to the Minister of Transport policies for the preservation and development of the industry.

The Canadian Maritime Commission consisted of a Chairman, two Commissioners, and four Branches. The Traffic Services Branch was

responsible for collecting and analyzing information concerning all aspects of the Canadian shipping and shipbuilding industry so that the Commission would be fully informed should it wish to make any recommendations to the government. The Subsidies Branch advised the Commission on subventions, administered those subventions that had been granted, and inspected the services for which subventions had been granted or had been requested. In addition there was a Comptrollers Branch responsible for internal financial operations and auditing the payment of subventions, and finally a Secretarial and Legal Branch. (Canadian Maritime Commission Annual Report, 1948)

The Canadian Maritime Commission was responsible for the Park Steamship Company. On the formation of the Commission, its Chairman became the President of the Company. Most of the Company's vessels had already been sold and all were disposed of by 1956. Subsequent activities of the Company were confined to seamen's compensation claims and insurance payments until the Company was dissolved by PC 31 of 6 January 1965. After this date, the Canadian Maritime Commission assumed these remaining minor functions.

In view of the continued decline of the Canadian shipping industry, the Commission's activities through its twenty years of existence were largely confined to the payment of subsidies and subventions and the preparation of reports. There was no requirement to regulate competition or to approve tariffs and rates, as there was with the other modes of transport.

1949 One new responsibility of the Canadian Maritime Commission was administering the Canadian Vessels Construction Act (13 Geo. VI, c. 11), which was designed to stimulate the flow of capital into the Canadian shipbuilding industry through the payment of subsidies. This Act was repealed on 23 March 1967, with some of its provisions being incorporated into the Income Tax Act. On 2 February 1965, shortly before this repeal, an interdepartmental committee was formed to review the policy of assistance to the shipbuilding industry. The committee's work resulted in a new program, effective 1 January 1966. The new program, besides instituting new subsidy rates, transferred the responsibility for administering ship construction subsidies from the Canadian Maritime Commission to the Department of Industry. (Canadian Maritime Commission Annual Report, 1966)

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1967 On 9 February 1967 assent was given to the National Transportation Act (14-15-16 Eliz. II, c. 69). The national transportation policy, which is stated in the Act, reads: "An economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of

Canada" (Section 1, 14-15-16 Eliz. II, c. 69). The Act asserted that this system was most likely to be achieved under conditions of free and fair competition for all modes of transport.

The first part of the Act (sections 2 to 21) dealt with the establishment of the Canadian Transport Commission, which was to assume the duties and functions of the former Board of Transport Commissioners, Air Transport Board, and Canadian Maritime Commission, plus additional duties in the area of motor transport and commodity pipelines.

The Act stated: "It is the duty of the Commission to perform the functions vested in the Commission by this Act, the Railway Act, the Aeronautics Act and the Transport Act with the object of coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra provincial motor vehicle transport and commodity pipelines; and the Commission shall give this Act, the Railway Act, the Aeronautics Act and the Transport Act such fair interpretation as best attain that object."

The Commission was to consist of not more than seventeen members, all appointed by the Governor-in-Council, one of whom was to be appointed President and two to be appointed Vice-Presidents. The Commission was to have the status of a court of record.

The Canadian Transport Commission was to perform its duties through the establishment of committees, each consisting of not less than three Commissioners, exclusive of the President who was an ex officio member of each committee. These committees were to be the Railway Transport Committee, Air Transport Committee, Water Transport Committee, Motor Vehicle Transport Committee, and the Commodity Pipeline Transport Committee. The Commission was given the authority to form such additional committees as seemed expedient.

On 19 September 1967 the Governor-in-Council brought Part 1 of the National Transportation Act into force, thereby establishing the Canadian Transport Commission. The first President was the Hon. J.W. Pickersgill, former Minister of Transport, while the former members of the Board of Transport Commissioners, Air Transport Board, and Canadian Maritime Commission were appointed Commissioners. The staff and records of these former organizations became part of the Canadian Transport Commission. (Canadian Transport Commission Annual Report 1968)

In addition to the committees named in the Act, a Review Committee was established, presided over by a Vice-President and made up of all committee Chairmen. This Committee heard applications for the review of decisions or orders made and issued by any of the other committees. (Canadian Transport Commission Annual Report 1967)

1968 An International Transport Policy Committee was established to co-ordinate transport operations, regardless of mode, into and out of

Canada by Canadian and foreign carriers (Canadian Transport Commission Annual Report 1968).

A Research Division was established to carry out Section 15 of the Act, which stated that the Commission should conduct studies and research and prepare reports in order to fulfil an advisory role to the government on all aspects of transport policy (Canadian Transport Commission Annual Report 1968).

Between 1968 and 1972 the Canadian Transport Commission's activity in the field of motor transport was restricted almost entirely to the Motor Vehicle Transport Committee and consisted of granting or denying approval of any acquisition of an interprovincial truck line by another company and granting or denying exemptions to the Lord's Day Act (Canadian Transport Commission Annual Report 1968-1972).

1969 The Canadian Transport Commission established that all regulations and orders would be issued by the Commission rather than by the individual committees (Canadian Transport Commission Annual Report 1969).

The passage of the Atlantic Region Freight Assistance Act (17-18, Eliz. II, c. 52) extended the provisions of the earlier Maritime Freight Rates Act to truck transport in the Atlantic provinces and Eastern Quebec. This imposed on the Motor Vehicle Transport Committee responsibilities similar to those exercised by the Railway Committee concerning tariff rebates and subsidies.

1972 The Railway Committee of the Canadian Transport Commission had inherited responsibility for telegraph, telephone, and cable communications from the Board of Transport Commissioners. In this year, the Telecommunications Committee was formed to undertake these duties. (Canadian Transport Commission Annual Report 1972)

Part 2 of the National Transportation Act was put into force by the Governor-in-Council (PC 129, 27 January 1972), giving the Canadian Transport Commission authority over commodity pipelines. However, despite this new legislative authority and because of the lack of such pipelines, the Commodity Pipeline Transportation Committee continued to play only a preparatory and observatory role.

Under the Pilotage Act (19-20-21 Eliz. II, c. 52), the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission became responsible for pilotage tariffs and tolls.

1975 The passage of the Anti-Inflation Act (23-24-25 Eliz. II, c. 75) resulted in the Canadian Transport Commission's monitoring of anti-inflation guidelines for all modes of transport.

1976 The Canadian Radio-Television and Telecommunications Act (23-24-29 Eliz. II, c. 49) transferred to the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission the functions and responsibilities formerly

exercised by the Telecommunications Committee of the Canadian Transport Commission. The Telecommunications Committee was dissolved, effective 31 March 1977. (Canadian Transport Committee Annual Report 1977)

1977 The responsibility for the implementation of many of the recommendations of the Royal Commission on Grain Handling and Transportation (Hall Commission) was allocated to the Canadian Transport Commission (Canadian Transport Commission Annual Report 1977).

A new branch, the Traffic and Tariffs Branch, was established to collect statistics, perform research, and prepare reports concerning traffic and tariffs in all modes of transportation. This Branch and the Research Branch were placed under the administrative control of a Vice-President, known as Vice-President (Research). (Canadian Transport Commission Annual Report 1977)

PART II Records of the Canadian Transport Commission

A. BOARD OF RAILWAY COMMISSIONERS (PROVINCE OF CANADA), 1857-1864

I. Proceedings, 1857-1864

1. Minutes of Proceedings of the Board of Railway Commissioners (Province of Canada), 1857-1864, .1 m (Vol. 778)

These minutes record the proceedings and decisions of the Board of Railway Commissioners from 13 November 1857 to 11 November 1864. They were prepared by the Permanent Secretary of the Board, J.G. Vansittart. They occupy pages 1 to 78 of the volume, the remaining pages being devoted to minutes of the Railway Committee of the Privy Council (see B I 1). The minutes cover all matters under the Board's jurisdiction. The finding aid to these minutes is the index described below (A I 2).

2. Indexes to Minutes of Proceedings of the Board of Railway Commissioners (Province of Canada), 1857-1864, .1 m (Vol. 806)

This bound volume contains two indexes. The first is arranged alphabetically by location, railway name, and subject, so that any matter discussed at a meeting may appear two or three times in this index. These entries are keyed to the appropriate volume and page number. The second index is a chronological list of meetings with the matters dealt with at each meeting listed beside each entry. Only the early pages of these indexes deal with the minutes of the Board of Railway Commissioners (Province of Canada). The remaining pages form the index to the minutes of the Railway Committee of the Privy Council (see B I 1).

B. RAILWAY COMMITTEE OF THE PRIVY COUNCIL, 1867-1904

I. Proceedings, 1868-1904

1. Minutes of Proceedings of the Railway Committee of the Privy Council, 1869-1904, .3 m (Vols. 778-782)

These minutes cover all formal proceedings and meetings of the Railway Committee of the Privy Council from 28 January 1869 to 7 January 1904. There is no indication that there were any meetings prior to this period. These minutes are in bound volumes and are in manuscript up to the end of 1893, after which they are typed. For some of the earlier meetings, typed transcripts prepared subsequently have been added to the manuscript minutes. Exhibits such as maps and plans have occasionally been inserted in the appropriate locations. The minutes were prepared by the Permanent Secretary of the Committee, T. Trudeau, 1869-1892,

and C. Schreiber, 1892-1904. Normally, the majority of the Ministers composing the Committee were in attendance, as were representatives of interested parties when controversial or important matters were under discussion. The subjects covered in these proceedings include all matters under the Committee's jurisdiction, and indeed, this very jurisdiction was on occasion the point at issue. The most frequent subjects were rights of way, new structures such as bridges and stations, the authority to construct and open new lines, railway and street crossings and their protection, safety standards, shared facilities, cases of alleged discrimination between customers, and the acquisition and expropriation of property. Absent are questions of rates, tariffs, and services, which were to be prominent in the activities of the succeeding Board of Railway Commissioners.

The proceedings are recorded in varying detail, ranging from a note of the subject and the decision in a routine matter to a verbatim transcript of debate in the case of more controversial subjects. While the correspondence relevant to the subjects under discussion is not included in the proceedings, the letter number (see B II 2 below) is recorded opposite the notes of discussion.

The finding aids to these minute books are the indexes (see B II 2 below) and a list giving the outside dates for each volume.

2. Indexes to Minutes of Proceedings of the Railway Committee of the Privy Council, 1869-1903, .1 m (Vol. 806)

These indexes are similar to those for the minutes of proceedings of the Board of Railway Commissioners (Province of Canada), 1857-1864, (see A I 2) and are contained in the same volume. The index contains no entries for meetings held after 21 May 1903.

3. Reports to Governor-in-Council, 1868-1892, .1 m (Vol. 807)

A bound volume containing reports from the Railway Committee of the Privy Council to the Governor-in-Council. These reports were to be issued in the form of Orders-in-Council. Each report deals with a single subject, such as agreements between railways and other companies or municipalities, construction and operation specifications and regulations, and the protection of crossings. These reports are arranged chronologically. They are also keyed to the relevant letter number (see B II below), and the Order-in-Council number is occasionally quoted.

II. Correspondence, 1867-1904

Incoming and outgoing correspondence formed the greater part of the records maintained by the Railway Committee of the Privy Council. The correspondence covers all aspects of the Committee's activities and its relationship with railways, municipalities, organizations, corporations,

and other bodies, as well as individuals. Subjects frequently encountered include accident reports and returns; reports of railway inspections; details of rates, tariffs, and tolls; and correspondence concerning passes, timetables, rules and regulations, and expropriations; complaints; petitions for legislation; and approval for routes, buildings, opening of railway lines for traffic, crossings, and crossing protection. Individual items range in extent from voluminous pieces of correspondence to brief transmittal notes.

As the correspondence was not physically organized by subject or originator, an elaborate system was devised to enable the location of all correspondence relevant to a specific matter. Separate numbering systems were created for incoming and for outgoing correspondence. Each item of incoming correspondence was allotted a consecutive number upon receipt and the correspondence was physically kept in this consecutive numerical order (see B II 1 below). It was also recorded in a register (see B II 2 below). Outgoing letters were also allotted a consecutive number on despatch. No outgoing correspondence has survived, but a record of each letter, along with a summary of its contents, was kept in a register (see BII 3 below).

The journals (see B II 4 below) were also used as a location device and a subject index to correspondence. Each railway with or about which correspondence was exchanged was allotted a subject number. Both incoming or outgoing correspondence pertaining to that railway was then listed in these journals in chronological order under the subject number allotted to that railway.

1. Letters Received, 1867-1901, 8.9 m (Vols. 679-722, 809)

These are the original incoming letters and attachments with a cover sheet giving author and letter number. They are organized by the letter number allotted on receipt, thus giving a rough chronological arrangement. Most of the original correspondence prior to 20 May 1901 has survived, although there are some gaps. No correspondence dated later than 20 May 1901 is held. Volume 809 contains a manuscript list of shareholders of the Grand Trunk Railway of Canada, 1885, relating to letter 3185.

This correspondence was recorded in the journals and registers (see B II 2, 3, and 4 below). In addition, a list of each letter and its subject has been prepared. The list is by order of letter number.

2. Registers of Letters Received, 1867-1903, .5 m (Vols. 787-791)

These are bound volumes in which correspondence is registered by letter number. The entries include date sent, date received, railway name, subject number, correspondent, and a summary of the contents of the letter. Some letters that are not present in B II 1 above are registered in these volumes.

A list giving the outside dates of the individual volumes is available.

3. Registers of Letters Sent, 1867-1893, 1903-1904, .2 m (Vols. 783-785)

These volumes are also bound and register correspondence by letter number. The entries include date sent, railway name, subject number, name of addressee, a summary of the contents of the letter, and the letter number of the relevant incoming correspondence.

No register for the period 1894-1902 has survived. The entries in Volume 785, which commence on 10 September 1903, continue after the creation of the Board of Railway Commissioners on 1 February 1904 (see C II 2).

A list giving the outside dates of the individual volumes is available.

4. Journals and Journal Index, 1867-1893, .7 m (Vols. 794-805, 808)

The journals and their index are the closest to a subject filing system created by the Railway Committee of the Privy Council. These journals are bound volumes that serve as an index to the correspondence. They contain entries identical to those in the incoming and outgoing correspondence registers (see B II 2 and B II 3 above) but are organized by the name of the railway company concerned and chronologically within each company. When the pages of a journal allotted to a railway were filled, a fresh allotment in a subsequent volume was made. Thus, many companies appear in a number of locations in the journals. In order to locate the entries for a specific railway, it is necessary to use the journal index (Vol. 808), a bound volume arranged alphabetically by railway name. Each railway listing specifies the number of the journal(s) where relevant entries appear.

III. Reports of Steam and Electric Railways, 1875-1903

Under a 1875 act amending the Railway Act (38 Vict., c. 25), railway companies were required to submit reports annually to the Minister of Public Works. Organized alphabetically by company name, the reports were held and used by the Railway Committee of the Privy Council. From 1879 the reports were submitted to the Minister of Railways and Canals, from 1904, to the Board of Railway Commissioners, and from 1919, both to the Board of Railway Commissioners and the Dominion Bureau of Statistics. The railway company had to supply in these reports information concerning the company's operations for the year, principal officers, capitalization, details of freight and passenger traffic, equipment, profit and loss, construction progress, accidents for the year, and description of the property and route. Similar reports were required

from street railways. Some, but by no means all, of this information was used by the Minister of Railways and Canals in the Railway Statistics forming part of his annual report, which can be found in the printed Sessional Papers. There are gaps in the holdings for individual railways, as not all railways filed these reports each year.

1. **Reports of Steam Railways, 1875-1903, 43.1 m (Vols. 853-1067)**

   As these reports are organized alphabetically by railroad name, some reports dated after 1903 and submitted to the Board of Railway Commissioners are also found in these volumes (see C III 1).

   An alphabetical list of these reports is available.

2. **Reports of Electric, Street, and Suburban Railways, 1893-1903, 19 m (Vols. 1068-1152)**

   As these reports are organized alphabetically by company name, some reports dated after 1903 and submitted to the Board of Railway Commissioners are also found in these volumes (see C III 2).

   An alphabetical list of these reports is available.

C. BOARD OF RAILWAY COMMISSIONERS, 1904-1938, AND BOARD OF TRANSPORT COMMISSIONERS, 1938-1967

The Board of Railway Commissioners, in addition to the functions inherited from its predecessor, the Railway Committee of the Privy Council, had other duties. As well as comprehensive responsibility for railway construction and standards, safety services, rates, and tolls, it was given, over a period of time, jurisdiction in the field of telegraphs, telephones, and cables, and express operations. After it became the Board of Transport Commissioners in 1938, certain aspects of air, water, and pipeline transport were added to its jurisdiction.

The Board of Railway Commissioners was created near the beginning of the twentieth century, when Canada was witnessing a huge growth in railway mileage, both branch and main line, and in telegraph and telephone services. With the concurrent increase in population, the growth of urban centres, and the expansion of settled areas, the necessity for regulation in the transportation and communications industries became increasingly apparent.

A very large percentage of the matters arising from the Board's functions under the Railway Act and other relevant legislation could be dealt with without coming before the Board in its capacity as a formal body. While matters could sometimes be disposed of without a formal hearing, such hearings were from time to time necessary, particularly when there was more than one interested party. Instigators of such hearings included the Board itself, railway, express, and telecommunications companies, individuals,

municipalities, corporations, interest groups, or trade associations. Subjects for such hearings included rates, tolls and tariffs, rules and regulations, safety standards, protection of crossings, construction or removal of structures, line abandonment, railway services, and all types of disputes and complaints. The Board travelled regularly to hold hearings in all parts of Canada.

The decisions and requirements of the Board were expressed in the form of brief orders. These could be issued on the Board's own initiative, at the request of a company, corporation, or individual, or as the result of the Board's decision after a contested hearing. As with the hearings, these orders covered all aspects of the Board's activities and might deal with one specific case or might be of a more general nature, applying to all bodies of a specific type, such as railway or telephone companies.

Minutes, hearings, and orders were only a small portion of the records created by the Board in the course of its duties. Instead of maintaining each correspondence item separately, as the Railway Committee of the Privy Council had done, the Board used a subject file central registry. Correspondence, internal memos and referrals, and reports from staff members relating to a single subject or a single case were placed on one file and allotted a single file number. Any order relating to or arising from the case in question was also placed on the file. Additional copies of the orders and transcripts of hearings and minutes of the Board were also maintained separately .

I. Proceedings, 1904-1956, 1959-1966

1. Minutes of Meetings of the Board, 1918-1956, .6 m (Vols. 753-755)

These minutes are records of decisions of the Board, principally the decision to issue an order or dismiss an appeal as the result of a hearing or an investigation. Unlike the Railway Committee of the Privy Council minutes (B I 1), there is no record of discussion or argument.

A list giving outside dates for each volume is available.

2. Records of Hearings, 1904-1955, 1959-1966

a. Transcripts of Hearings, 1904-1955, 1959-1966, 53.4 m (Vols. 1-488, 829-851)

The transcripts are verbatim reports of the proceedings at the hearings. Before a Board order was issued, all interested parties were permitted to appear before the Board to give evidence and present arguments as to why the proposed action should or should not be taken. The transcript for the hearing of a single case may range from one or two pages to thousands, as in the case of a major rate hearing with many interested parties. The preceding and subsequent correspondence and reports are found in the central registry files (see C II 1 below), as are the decisions of the Board and the

resulting orders. The file numbers for the relevant files are included in the transcripts. Copies of the orders were also filed separately (see C I 3 below). The results of hearings are also found in the minutes (see C I 1 above).

The hearings are arranged in chronological order. The relevant exhibits were received and are filed separately (see C I 2 b below). Finding aids for the transcripts consist of two sets of indexes (see C I 2 c and C I 2 d below), a list of hearings for the period 1959-1966, and a list of the outside dates of hearings in each volume for the period 1904-1955.

b. **Hearing Exhibits, 1904-1944, 12.4 m (Vols. 525-648)**

These records are physical evidence presented by participants as exhibits in the hearings before the Board in order to substantiate their respective cases. These exhibits include reports, statistics, maps, and plans. Often exhibits were filed with the transcripts of hearings. Because of their physical nature and size, these exhibits were not bound into volumes with the transcripts or incorporated into the relevant files.

A finding aid is available listing the exhibits by the central registry file number allotted to the case.

c. **Index to Transcripts of Hearings, 1904-1950, .6 m (Vols. 759-761)**

In this index, the hearings, identified by subject and central registry file number, are listed chronologically.

A list giving the outside dates for each volume is available.

d. **Index to Transcripts of Hearings, 1904-1944, .7 m (Vols. 649-655)**

In this index the hearings are listed alphabetically within each calendar year by subject, railway name, and location, so one hearing may appear several times. These indexes are maintained in the Federal Archives Division office area.

A list giving outside dates for each volume is available.

3. **Orders, 1909-1952, 6.4 m (Vols. 723-753, 756)**

These include general orders, 1912-1952 (Vol. 756), which apply to all companies of a specific type, such as railway companies, and individual orders, 1909-1939 (Vols. 723-753), each applying to a specific case. They are arranged by their order numbers, which were allotted consecutively as they were issued. The orders also

specify their central registry file numbers, so that background relating to the issuing of the orders can be found.

A list showing the range of order numbers and dates within each volume is available.

II. Central Registry Records, 1904-1973

1. Central Registry Files, 1904-1973, 54.1 m (Vols. 489-523, 1337-1589)

The records of all departments and branches of the Board were maintained in subject files in a single location known as the Central Registry. Correspondence, internal memoranda, reports, and orders relating to a single subject were gathered together in one file, which was allotted a number by which it could be located in the registry. These numbers were not allotted in a logical order, and files on closely related subjects (for example, fatal accidents to individuals) may appear in many different portions of the numerical system.

These files cover all aspects of the Board's activities. Among the more frequently encountered subjects are the establishment and removal of railway stations, fatal accidents, the abandonment, decrease, or deterioration of services or lines, fares, tariffs and tolls, telephone and telegraph rates, and the examination and opening for traffic of new lines. For instance, a railway abandonment file contains the original application by a railway to abandon a particular line, a description and historical sketch of the line, relevant statistics, correspondence and protests in relation to the abandonment, and finally the BRC/BTC judgement.

There is no sequential arrangement of these records. A computerized keyword-out-of-context (KWOC) list arranged alphabetically and a separate list of some railway abandonment files arranged by file number are available.

2. Registers of Letters Sent, 1904-1905, .2 m (Vols. 785, 786)

These bound volumes are a continuation of the register system described in B II 3. Correspondence is organized by letter number and the entries include date sent, railway name, subject number, name of addressee, a summary of the contents of the letter, and the letter number of the relevant incoming correspondence. For the later entries, the central registry file number is substituted for the subject number. These correspondence registers appear to have been maintained during the first two years of the Board of Railway Commissioners, while it was converting to the central registry system. The correspondence itself was placed on central registry files (see C II 1 above). The first portion of Volume 785

contains entries prior to 1 February 1904 made under the Railway Committee of the Privy Council.

A list giving the outside dates within each volume is available.

3. **Registers of Letters Received, 1904-1907, .1 m (Vols. 792-793)**

These bound volumes are a continuation of the registry system described in B II 2. Correspondence is registered by file number and the entries include date sent and received, railway name, correspondent, summary of the contents of the letter, and the central registry file number. These correspondence registers appear to have been maintained during the first three years of the Board of Railway Commissioners during its conversion to the central registry system. The correspondence itself was placed on central registry files (see C II 1 above).

A list giving the outside dates within each volume is available.

III. Reports of Steam and Electric Railways and Express Companies, 1904-1949, 1964-1966

The reports of steam railways and electric, street, and suburban railways submitted during the existence of the Board of Railway Commissioners and Board of Transport Commissioners are described with the records of the Railway Committee of the Privy Council (see B III). The term "steam railway" was retained, although actual motive power might have been diesel.

1. **Reports of Steam Railways, 1904-1949, 1964-1966, 44.2 m (Vols. 853-1067, 1159-1167)**

As these reports are organized alphabetically by railway name, some reports from prior to 1904 and submitted to the Railway Committee of the Privy Council may be found in these volumes.

An alphabetical list of these reports is available.

2. **Reports of Electric, Street, and Suburban Railways, 1904-1945, 19. m (Vols. 1068-1152)**

As these reports are organized alphabetically by railway name, some reports from prior to 1904 and submitted to the Railway Committee of the Privy Council may be found in these volumes.

An alphabetical list of these reports is available.

3. **Reports of Express Companies, 1910-1945, 1.2 m (Vols. 1154-1159)**

In 1911, under an amendment to the Railway Act (1-2 Geo. V, c. 22), express companies were required to submit annual reports to

the Board of Railway Commissioners. These reports are similar in general content to those submitted by railways and described with the records of the Railway Committee of the Privy Council (see B III).

An alphabetical list of these reports is available.

IV. Tariffs, 1890-1940, .2 m (Vols. 524, 1590)

Samples of Canadian Pacific Railway freight tariffs, 1890-1938 (Vol. 524), and Express Traffic Association (an association of all major Canadian express companies) express tariffs, 1917-1940 (Vol. 1590).

V. Reference Material, 1900-1940, .4 m (Vols. 757-758)

These records, which appear to belong to no registry system, consist of various published annual reports of railways, instructions for handling explosives, and investigations regarding the Central Canada Railway Company and the Edmonton, Dunvegan, and British Columbia Railway Company.

A list of these records is available.

D. AIR TRANSPORT BOARD, 1939-1969

The appointment of the Air Transport Board in September 1944 followed the amendment of the Aeronautics Act in that same year. The Board was responsible for regulating and licensing the rapidly expanding Canadian air transport industry and for advising the Minister of Transport on the most suitable ways to ensure the development of an efficient and prosperous industry. From the beginning, it was far more heavily involved in these duties than the Board of Transport Commissioners had been, and this is reflected both in the size and activity of the organization and by its consequent records creation.

I. Proceedings, 1944-1960

1. Minutes of the Board, 1944-1960, .8 m (Vols. 671-678)

This series consists of minutes of the Board, giving details of the subjects discussed and the Board's decisions, recommendations, and proposed actions. The minutes are in bound volumes, and at the front of each volume is a chronological list of subjects within it.

A list of the volumes giving outside dates is available.

II. Central Registry Records, 1945-1969, 1.9 m (Vols. 762-776, 1591-1592)

From its inception the Air Transport Board maintained most of its records in a central registry, employing a block numeric subject classification system. Under this system, the records were divided into a

number of subject blocks (e.g. aircraft, airports, tariffs, accidents, complaints, etc.), and each block was allotted a number. All files within the block were identified first by that block number and then by an individual file number.

The files currently held by the Public Archives are in Block 1 (administration), which contains mainly general information about the Board, its structure, and its functions, and Block 20 (airports). Some of these deal with investigations of various charges (e.g. landing fees and gasoline prices at certain airports), while the remainder contain information and statistics on individual airports. Some material was placed on the files after 1967 by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

A copy of the filing system, giving subjects and block numbers and a list of the individual files held by the Public Archives, is available.

III. Tariffs, 1939-1963, 5.3 m (Vols. 656-670, 1593-1611)

These records include domestic and international passenger, charter, freight, and express tariffs published by Trans-Canada Airlines (TCA) (now Air Canada), Canadian Pacific Airlines (now CP Air), and British Overseas Airways Corporation (now British Airways).

The other tariffs in this series were published by agents of the Air Traffic Conference of America (ATCA), an association of air carriers of which TCA was a member. The function of ATCA was to create and have published common rates and regulations for air traffic binding on all members. Under the commercial air services regulations of the Aeronautics Act, all tariffs, which are the lawful basis of a charge for air travel, had to be published and filed with the regulating agency, the Air Transport Board of Canada. Since the tariff filing regulations of the Civil Aeronautics Board of the United States were identical to those of the Air Transport Board, the tariffs published by ATCA were also deposited with the Air Transport Board.

These records also include files created on behalf of Trans-Canada Airlines containing rules and regulations governing fares and routings in North America, an alphabetical list of airports serviced by air carriers associated with ATCA official distance charts, and three letters assigning power of attorney to the Air Transport Board on behalf of TCA.

Some of these tariffs, dating from 1939 to 1945, were submitted to the Board of Transport Commissioners.

A list of these tariffs arranged chronologically is available.

IV. Inter-Community Travel Survey, 1945, .1 m (Vol. 777)

This is a bound volume prepared jointly by the Economic Division of the Air Transport Board and the Directorate of Air Development, Department of Reconstruction. It contains a detailed survey of travel statistics across Canada for 1945, including such details as modes of travel, reasons for travel, tourist attractions, hotel reservations, and traffic patterns.

E. CANADIAN MARITIME COMMISSION, 1892-1973

The Canadian Maritime Commission had two main functions: one was to study the Canadian shipping industry and to make recommendations concerning it to the government; the other was to administer various forms of subsidies. The Commission created and maintained a central registry, primarily for the records relating to the former function and to its internal administration. The second function, assistance to Canadian shipping services and shipbuilding, was carried out by the Subsidies Branch and the Office for the Administration of the Canadian Vessels Construction Assistance Act. Each of these two organizations maintained their own records, the greater part of which were case files dealing with applications for subsidies and their computation and payment. The Department of Trade and Commerce had, from its inception in 1892, carried out the government's shipping service subsidy and subvention programme until this function was taken over by the Canadian Maritime Commission. Files from this Department were incorporated into the Commission's records. Records of the Park Steamship Company were maintained separately.

I. Proceedings, 1948-1967

1. Minutes of Meetings, 1948-1967, .2 m (Vols. 1330-1331)

This series consists of a complete set of minutes of meetings of the Canadian Maritime Commission, arranged chronologically. The minutes detail the subjects discussed and examined by the Commission, summarize the points raised at the discussion, and record the Commission's recommendations and decisions.

A list giving outside dates within each volume is available.

II. Central Registry Records 1918-1971, 20.2 m (Vols. 1168-1268)

This registry series was created and administered by the Canadian Maritime Commission, although it contains a limited amount of correspondence of the Department of Trade and Commerce and of the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission. The files deal with all aspects of the work of the Canadian Maritime Commission, including committees, shipbuilding subsidies, seamen, subsidized steamship and ferry services, arrangements for defensive armament of merchant ships, wartime controls, shipping, ship replacement, and the

transfer of registry of ships, as well as the organization and internal administration of the Commission.

The files are divided into three numerical blocks: administration files, Blocks 100 to 1200; operational files, Blocks 1300 to 2900; and confidential files, Block 3000.

A list of these files arranged numerically is available.

III. Subsidies Branch, 1892-1973

These are records of the federal government steamship subsidy service from the creation of the Department of Trade and Commerce in 1892 through the creation of the Canadian Maritime Commission in 1947 and the Canadian Transport Commission in 1967. The object of the subventions was to ensure the maintenance of efficient and economical mail, freight, passenger, and ferry steamship services for Canadian use.

1. Articles of Agreement, 1892-1960, 2.8 m (Vols. 1296-1309)

This series consists of an incomplete collection of annual contracts with shipping companies to subsidize the carriage of passengers, freight, and mail, both trans-oceanic and local.

A list arranged by route is available.

2. Numbered Files, 1913-1949, 4 m (Vols. 1309-1328)

The greater number of these files are individual applications for subsidies, which include the operator's justification for the subsidy and the result of the application. Some files for the 1939-1949 period are missing. There are also a few files that deal with the subsidy service in general, containing inspectors' diaries and correspondence on the War Stabilization Fund.

Most of these files were created by the Department of Trade and Commerce. They were allotted file numbers T1 to T162 on transfer to the Canadian Maritime Commission. Files of a similar nature, particularly for the years 1893 to 1901, are found in the Public Archives' holdings of Department of Trade and Commerce records (see RG 20 A1), while other related records are found in the Commission's central registry files (see C II above).

A file list arranged by file number, and also giving the former Trade and Commerce file number, is available.

3. Unnumbered Files, 1892-1962, .2 m (Vol. 1329)

These files consist of financial statements and rates for steamship services, a report on freight space, and a statement of subsidies and subventions paid.

A file list is available.

4. **Trade Routes and Steamship Subsidies Office Records, 1918-1960, .8 m (Vols. 1269-1272)**

This series consists of unnumbered files, primarily dating from 1932 to 1946, from the office of F.E. Bawden, the Director of the Trade Routes and Steamship Subsidies Branch of the Department of Trade and Commerce for those years. Mr. Bawden also represented the Department as Vice-Chairman of the Canada Shipping Board and as Chairman of the Board's Ship Licensing Committee.

Most of these records are concerned with post-war planning for ocean-going commerce by the Canada Shipping Board, while others deal with steamship subsidies.

A file list is available.

5. **Traffic Returns, 1919-1973, 1.8 m (Vols. 1332-1336)**

These are bound volumes of the monthly returns submitted by each shipping company, from which the subsidy payable to that company for the month was calculated. Each return gives the monthly total volume of the various categories of traffic, for example, passengers, vehicles, and freight. The returns are organized alphabetically by company or route. The first three volumes contain the actual returns, while the remaining volumes contain background histories of the services and payment authorizations. The returns for the years prior to 1919 and from 1932 to 1939 are missing.

A list giving first and last entries in each volume is available.

IV. Office for the Administration of the Canadian Vessels Construction Assistance Act, 1950-1967, 1.2 m (Vols. 1283-1290, 1331)

This Act of 10 December 1949 (13 Geo. VI, c. 11) provided that a percentage of the capital cost of any vessel to a Canadian shipowner could be deducted from his income tax. The application of this Act was administered by the Canadian Maritime Commission.

The records consist of Canadian Maritime Commission minutes of meetings dealing solely with the Act (Vol. 1331) and registers of applications, certificates issued, proceeds and deposits, and payments of the subsidies (Vols. 1283-1290).

A list of the registers is available.

V. List of World War II Merchant Seamen, 1939-1945, .1 m (Vol. 1282)

This series is an alphabetical list of merchant seamen who served during World War II. It includes the total number of articles of engagement signed and months served by each seaman. This list was compiled by the Canadian Maritime Commission.

VI. Park Steamship Company Ltd., 1942-1966, 2 m (Vols. 1273-1281; 1291-1295)

The Company records are a collection of annual reports, vessel lists and accounting records. The accounting records consist mainly of files arranged by shipping company that deal with the purchase of 58 North Sands class cargo ships by Acadia Overseas Freighters Ltd. and their subsequent assignment to various shipping companies, 1950-1953. The records appear to have been collected by a Company officer and then maintained within the Canadian Maritime Commission.

A file list is available.

F. CANADIAN TRANSPORT COMMISSION, 1968-1979

The work of the Commission is undertaken by the Railway, Air, Water, Motor Vehicle, and Commodity Pipeline Transport Committees, the International Transport Policy Committee, and the Review Committee. A Telecommunication Committee functioned from 1972 to 1977.

The individual committees of the Commission employ their own records systems, with the Rail, Air, and Water Committees maintaining the records inherited from their predecessors.

I. Transcripts of Hearings, 1968-1979, 4 m (Vols. 810-828, 852)

These are verbatim transcripts of the hearings held before the various committees of the Commission. They comprise transcripts of hearings of the Air Transport Committee, 1969-1975 (Vols. 810-818), the Rail Transport Committee, 1968-1969 (Vols. 819-825), the Telecommunications Committee, 1972 (Vols. 826-827), the Water Transport Committee, 1973 (Vol. 828), and the Review Committee, 1973-1979 (Vol. 852).

A chronological list of the hearings before each committee is available.

ACCESSION DETAILS

RG 46 Volume Number	Accession Number
1-488	65/126
489-523	65/46; 65/85; 65/166; 66/32; 70/365; 73-4/35; 74-5/79; 75-6/12; 75-6/13; 75-6/124; 77-8/154
524	69/293
525-648	68/365
649-655	65/126
656-670	80-1/85
671-678	66/18
679-722	70/366
723-753	73-4/78
753-755	70/366
756	73-4/78
757-758	71/314
759-761	70/366
762-777	68/359
778-809	70/366
810-852	77-78/184
853-1167	72/530; 77-8/51
1168-1268	69/196; 75-6/5; 76-7/16; 76-7/40
1269-1272	71/314
1273-1281	67/202
1282	71/314
1283-1290	68/232
1291-1295	67/195
1309-1329	63/181; 76-7/12
1332-1336	78-9/95
1337-1589	As Volumes 489-523
1590	69/293
1591-1592	68/359
1593-1611	80-1/85

DIVISION DES ARCHIVES FÉDÉRALES

Collection de l'inventaire général

ARCHIVES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS (RG 46)

Carl Vincent

Archives publiques Canada | Public Archives Canada

Ottawa
1984

Données de catalogage avant publication (Canada)

Archives publiques Canada. Division des archives fédérales.
Archives de la Commission canadienne des transports (RG 46)

(Collection de l'inventaire général / Division des archives fédérales)
Texte en français et en anglais disposé tête-bêche.
Titre de la p. de t. additionnelle : Records of the Canadian Transport Commission (RG 46).
Cat. MAS no SA72-1/46
ISBN 0-662-52772-0

1. Commission canadienne des transports--Archives--Catalogues.
2. Transport--Canada--Ressources archivistiques--Catalogues.
3. Archives publiques Canada. Division des archives fédérales.
I. Vincent, Carl, 1939-. II. Titre. III. Titre: Records of the Canadian Transport Commission (RG 46). IV. Collection: Archives publiques Canada. Division des archives fédérales. Collection de l'inventaire général.

Z7164.T8P8 1983 016.354710087'5 C84-097000-5F

Canada

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984
No de cat. : SA72-1/46
ISBN : 0-662-52772-0

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avant-propos	vii
Introduction	ix
INVENTAIRE DES ARCHIVES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS	1
Partie I Historique	1
Partie II Archives de la Commission canadienne des transports	15
A. BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER (PROVINCE DU CANADA), 1857-1864	15
I. Délibérations, 1857-1864	15
1. Procès-verbaux du Bureau des commissaires des chemins de fer (province du Canada), 1857-1864	15
2. Index des procès-verbaux du Bureau des commissaires des chemins de fer (province du Canada), 1857-1864	15
B. COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ, 1867-1904	15
I. Délibérations, 1868-1904	15
1. Procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé, 1869-1904	15
2. Index des procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé, 1869-1903	16
3. Rapports au gouverneur en conseil, 1868-1892	16
II. Correspondance, 1867-1904	17
1. Lettres reçues, 1867-1901	17
2. Registres des lettres reçues, 1867-1903	18
3. Registres des lettres expédiées, 1867-1893, 1903-1904	18
4. Journaux et index des journaux, 1867-1893	18
III. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur et électrique, 1875-1903	19
1. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur, 1875-1903	19
2. Rapports des compagnies de chemin de fer électrique, urbain ou de banlieue, 1893-1903	19

Page

C. COMMISSION DES CHEMINS DE FER, 1904-1938, ET COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA, 1938-1967 20

I. Délibérations, 1904-1956, 1959-1966 21
1. Procès-verbaux des réunions de la commission, 1918-1956 21
2. Procès-verbaux des audiences, 1904-1955, 1959-1966 21
a. Transcriptions des audiences, 1904-1955, 1959-1966 21
b. Pièces présentées aux audiences, 1904-1944 22
c. Index des transcriptions des audiences, 1904-1950 22
d. Index des transcriptions des audiences, 1904-1944 22
3. Ordonnances, 1909-1952 22

II. Archives du service central, 1904-1973 23
1. Dossiers du service central, 1904-1973 23
2. Registres des lettres expédiées, 1904-1905 23
3. Registres des lettres reçues, 1904-1907 24

III. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur et électrique et des compagnies de messageries, 1904-1949, 1964-1966 24
1. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur, 1904-1949, 1964-1966 24
2. Rapports des compagnies de chemin de fer électrique, urbain ou de banlieue, 1904-1945 25
3. Rapports des compagnies de messageries, 1910-1945 25

IV. Tarifs, 1890-1940 25

V. Matériel de référence, 1900-1940 25

D. COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS, 1939-1969 25

I. Délibérations, 1944-1960 26
1. Procès-verbaux de la commission, 1944-1960 26

II. Archives du service central, 1945-1969 26

III. Tarifs, 1939-1963 26

IV. Enquête sur les déplacements entre localités, 1945 27

E. COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1892-1973 27

I. Délibérations, 1948-1967 28
1. Procès-verbaux de réunions, 1948-1967 28

II. Dossiers du service central, 1918-1971 28

III. Direction des subventions, 1892-1973 28

Page

1. Articles de contrat, 1892-1960 28
2. Dossiers numérotés, 1913-1949 29
3. Dossiers non numérotés, 1892-1962 29
4. Archives du Bureau des routes commerciales et des subventions aux navires à vapeur, 1918-1960 29
5. Rapports de trafic, 1919-1973 30

IV. Bureau de l'administration de la Loi encourageant la construction de navires au Canada, 1950-1967 30

V. Liste des matelots de la marine marchande de la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945 30

VI. Park Steamship Company Ltd., 1942-1966 30

F. COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, 1968-1979 31

I. Transcriptions des audiences, 1968-1979 31

DÉTAIL DES ACQUISITIONS 32

AVANT-PROPOS

Une partie du mandat des Archives publiques consiste à acquérir des documents du gouvernement fédéral jugés dignes d'une préservation permanente. Pour informer les fonctionnaires, les chercheurs et le public de l'expansion rapide et de la variété croissante de ces documents, la Division des archives fédérales publie une collection d'inventaires généraux dont fait partie le présent volume.

Chaque inventaire décrit un groupe d'archives. Le terme « groupe d'archives » (RG) s'applique ici exclusivement aux documents du gouvernement fédéral conservés aux Archives publiques du Canada. La définition la plus simple est la suivante : tout ensemble de documents du gouvernement du Canada ou de ses prédécesseurs, reliés, sur le plan organisationnel ou fonctionnel, par une continuité administrative. Cela signifie habituellement qu'un groupe de documents distinct est créé pour chaque ministère, direction ou organisme ayant tenu, à l'un ou à l'autre moment de son existence, un système d'archives séparé et indépendant. L'inventaire de chaque groupe d'archives comprend divers éléments.

L'introduction expose globalement les documents décrits dans l'inventaire et donne l'historique des divers organismes gouvernementaux qui les ont produits, en plus de fournir des renseignements sur l'étendue du groupe, les règlements d'accès, les références suggérées et les sources connexes.

L'historique se veut non pas une histoire de l'organisme et de ses prédécesseurs, mais plutôt un guide pour les chercheurs qui désirent consulter les documents décrits dans l'inventaire. Les documents gouvernementaux sont créés par des unités administratives distinctes qui ont des attributions précises. Ces documents sont habituellement conservés dans des groupes distincts de dossiers correspondant aux unités administratives qui les ont produits. Par conséquent, les documents eux-mêmes reflètent la portée (et les limites) des fonctions dont a été chargée l'unité administrative en question. L'historique fournit les liens organiques entre les documents eux-mêmes et les diverses structures administratives qui ont mis en œuvre les politiques et programmes du gouvernement fédéral.

La description des documents, par série, reflète le plus exactement possible l'évolution des structures administratives du ministère, de la direction ou de l'organisme en question.

Par des mises à jour des inventaires des groupes qui reçoivent beaucoup de nouveaux documents, la Division des archives fédérales espère pouvoir tenir le public au courant de l'envergure et de la diversité croissantes de ses fonds.

Eldon Frost
Directeur de la Division des archives fédérales

INTRODUCTION

La Commission canadienne des transports (CCT) est le résultat de plus d'un siècle d'évolution. Au cours de cette période, le gouvernement fédéral a joué un rôle de plus en plus important afin d'assurer un système de transport vaste, efficace et prospère au Canada. Depuis la Confédération, époque où les interventions directes du gouvernement dans les activités de l'entreprise privée pour quelque raison que ce soit étaient pratiquement inexistantes, la commission et ses prédécesseurs, en tant qu'organismes de l'État responsables de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière de transports, ont sans cesse vu s'accroître leurs attributions et activités. Cette croissance témoigne à la fois du plus haut degré d'intervention du gouvernement dans les questions liées aux transports et de l'essor formidable de l'industrie canadienne des transports et des communications tant du point de vue de son ampleur que de sa diversité.

Le premier organisme fédéral appelé à exercer ce mandat, le Comité des chemins de fer du Conseil privé, n'était chargé à l'origine que des normes et de la sécurité ferroviaires; il devait toutefois s'occuper plus tard de statuer sur des différends portant sur des questions comme l'emplacement, les tarifs des chemins de fer, et la concurrence entre les compagnies ferroviaires. La création de la Commission des chemins de fer en 1904 donna lieu à la mise en place d'un organisme permanent à plein temps chargé de ces fonctions auxquelles se sont ajoutés au fil des années des moyens de transport et de communication tels que le télégraphe, le téléphone, les câbles sous-marins, les ponts et tunnels internationaux. La commission en vint à s'occuper également des subventions ayant trait aux tarifs marchandises. En 1938, elle prit le nom de Commission des transports du Canada et vit son mandat s'élargir non seulement par suite de l'addition du transport aérien et du transport maritime mais aussi à cause du rôle de coordination et d'harmonisation de ces modes de transport. Ce nouveau mandat marquait une étape importante dans l'évolution du rôle du gouvernement vis-à-vis des transports car il s'agissait de la première tentative pour mettre en œuvre une politique visant à envisager globalement les besoins de transport au Canada. La création de la Commission des transports aériens en 1944 témoignait de l'expansion extraordinaire de l'industrie des transports aériens et de la nécessité de lui accorder une attention spéciale. La Commission maritime canadienne, formée en 1947, représentait une tentative en vue de conserver dans l'après-guerre une partie de l'industrie de la navigation canadienne du temps de guerre.

La Commission canadienne des transports, qui est le résultat de la fusion de ces trois organismes en 1967, est chargée de coordonner les activités de transport aérien, ferroviaire et maritime ainsi que le transport par pipe-line de denrées et le transport interprovincial par véhicule à moteur.

Bien que la sécurité des transports et des installations autres que ferroviaires relève de Transports Canada, et que l'Office national de l'énergie et le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes exercent certaines fonctions qui étaient auparavant dévolues à la Commission canadienne des transports, cette dernière demeure le principal organisme fédéral chargé de la mise en œuvre de la politique nationale des transports.

Ce groupe d'archives renferme des documents tant de la Commission canadienne des transports que de ses prédécesseurs, le Comité des chemins de fer du Conseil privé, la Commission des chemins de fer (devenue plus tard la Commission des transports du Canada), la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. Les archives de la Commission canadienne des transports et celles de ses prédécesseurs ont été transférées aux Archives publiques. Leur degré d'exhaustivité et leur importance historique varient. La majeure partie des archives du Comité des chemins de fer du Conseil privé ont survécu quoiqu'il y ait quelques lacunes. Par contre, la documentation portant sur les activités de la Commission maritime canadienne est complète. Il existe certaines lacunes en ce qui concerne les comptes rendus des dernières délibérations de la Commission des transports du Canada ainsi que dans la collection de dossiers-matières de la Commission des chemins de fer et de la Commission des transports du Canada. Jusqu'à maintenant, peu de documents de la Commission des transports aériens ou de la Commission canadienne des transports elle-même sont parvenus aux Archives publiques du Canada, quoique le fonds documentaire de ce groupe d'archives représente une précieuse source de documentation sur l'évolution du rôle du gouvernement dans le domaine des transports, ainsi que sur la croissance et le développement de l'industrie des transports au Canada.

Accès : L'accès aux documents créés par les ministères et organismes fédéraux est régi par la Loi sur l'accès à l'information (29-30-31 Élis. II, c. 111). Cette loi permet aux Canadiens d'avoir accès aux documents de l'administration fédérale en consacrant le principe du droit du public à leur communication, les exceptions indispensables à ce droit étant précises et limitées.

La plupart des documents du Groupe d'archives 46 sont accessibles au public à des fins de recherche historique; cependant, conformément à la loi précitée, la Section de l'accès (Division des archives fédérales) devra peut-être examiner certains documents créés après le 1er juillet 1953 avant d'en autoriser la consultation. Par conséquent, les chercheurs désirant consulter des documents de la Commission canadienne des transports feraient bien de communiquer avec la Division des archives fédérales pour s'assurer qu'ils sont accessibles avant de se rendre à Ottawa.

Étendue : 247,6 mètres

Référence suggérée : Archives publiques du Canada (APC), archives de la Commission canadienne des transports, Commission des transports aériens, RG 46, vol. 1592, dossier 1-52, « Rapports annuels de la Commission des transports aériens, 1946-1949 ».

Référence subséquente : APC, RG 46, vol. 1592, dossier 1-52.

D'autres groupes d'archives conservés par les Archives publiques renferment d'autres documents de base non publiés ayant rapport aux activités de la Commission canadienne des transports et de ses prédécesseurs. Parmi les plus importants figurent les groupes suivants : Conseil privé (RG 2), qui contient des archives ayant

trait au Comité des chemins de fer du Conseil privé; Travaux publics (RG 11), dont le ministre responsable était chargé au début des questions liées aux chemins de fer; les Chemins de fer et Canaux (RG 43), ministère dont ces questions ont relevé par la suite et dont les fonctionnaires ont travaillé en étroite collaboration avec le Comité des chemins de fer du Conseil privé et la Commission des chemins de fer; les ministères des Transports (RG 12) et des Communications (RG 97), dont les activités sont en bonne partie complémentaires à celles de la CCT; le ministère du Commerce (RG 20), qui a exécuté des fonctions qui ont par la suite été dévolues à la Commission maritime canadienne; l'Office national de l'énergie (RG 99) et le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (RG 100), qui remplissent des fonctions qui relevaient au début de la CCT; et les Chemins de fer nationaux du Canada (RG 30) et Air Canada (RG 70), deux grandes sociétés de la Couronne qui, de par la nature de leur activité, ont des rapports avec la CCT.

Carl Vincent
Mars 1984

INVENTAIRE DES ARCHIVES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

GROUPE D'ARCHIVES 46

PARTIE I Historique

1851 L'Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer de la province du Canada (14-15 Vict., c. 51), qui définissait le statut, les droits et les responsabilités des chemins de fer, fut la première loi canadienne traitant des chemins de fer en général plutôt que d'entreprises individuelles. Cette loi ne créait aucun organisme public de réglementation en ce qui concerne les chemins de fer.

La même année, l'Acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronc de chemin de fer (14-15 Vict., c. 73), qui traitait de la construction d'un chemin de fer traversant la province, fut adopté. Cette ligne allait devenir le chemin de fer Grand Tronc du Canada. Comme le gouvernement jouait un rôle important dans ces travaux, on créa sous le régime de cette loi un Bureau des commissaires des chemins de fer formé du receveur général, de l'inspecteur général, du ministre des Postes, du commissaire et du commissaire adjoint des Travaux publics. Ce bureau avait pour mandat de « mieux atteindre le but énoncé... dans le présent acte ». Il n'avait aucune autorité sur d'autres compagnies de chemin de fer, et ses activités consistaient principalement à choisir les compagnies participantes, à autoriser les contrats, les garanties et les subventions, et à approuver les constructions achevées.

1857 L'Acte des accidents sur les chemins de fer (20 Vict., c. 12) fut la première loi canadienne reconnaissant la responsabilité du gouvernement de préserver les intérêts du grand public en établissant des normes de construction et d'exploitation ferroviaires. En vertu de cette loi, le Bureau des commissaires des chemins de fer créé aux termes de l'Acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronc de chemin de fer, de 1851, avait dès lors le pouvoir, dans le cas où des inspecteurs nommés par le gouverneur en conseil signaleraient que certaines normes n'étaient pas respectées, d'interdire l'ouverture ou l'exploitation de voies ferrées, de forcer les compagnies ferroviaires à construire les ponts, tunnels, et passages à niveau appropriés, d'exiger qu'elles adoptent des dispositifs de sécurité adéquats et, de façon générale, d'assurer l'exploitation sécuritaire des chemins de fer. Le bureau pouvait modifier la recommandation d'un inspecteur. Le premier inspecteur des Chemins de fer, Samuel Keefer, fut nommé en 1857; il relevait du Bureau des travaux publics. Ses liens avec le Bureau des commissaires des chemins de fer consistaient à faire des rapports et des recommandations. Il n'y avait pas de liens administratifs entre l'inspecteur et le bureau; cependant, la loi fit du bureau ad hoc un organisme permanent chargé principalement des normes et de la sécurité ferroviaires.

1868 La première reconnaissance législative des chemins de fer par le Dominion du Canada fut l'adoption de l'Acte des chemins de fer de 1868 (31 Vict., c. 68). Bien que cette loi fût en bonne partie une mise à jour de l'Acte pour refondre

et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer, de 1851, 25 de ses 84 articles traitaient de l'établissement du Comité des chemins de fer du Conseil privé et de son mandat. Ce comité devait comprendre au moins quatre membres du Conseil privé dont l'un devait agir comme président. Le sous-ministre des Travaux publics ou une autre personne jugée apte devait remplir les fonctions de secrétaire. Le comité fut investi de tous les droits et pouvoirs du précédent Bureau des commissaires des chemins de fer de la province du Canada. Son mandat consistait à autoriser l'inauguration de chemins de fer ou de tronçons de ceux-ci, à faire enquête et à prendre des mesures appropriées au sujet du matériel ou des immobilisations ferroviaires signalés comme étant dangereux, à assurer la sécurité du public aux passages à niveau, à réglementer la vitesse et à recevoir et à examiner les rapports sur tous les accidents ferroviaires. En résumé, le comité se préoccupait uniquement de veiller à ce que la construction et l'exploitation des chemins de fer au Canada soient sécuritaires et à établir et à mettre en œuvre des normes de sécurité. Il ne disposait d'aucun personnel d'administration ou d'exploitation. Toutes les fonctions techniques ou pratiques, telles que l'examen du matériel et des immobilisations, devaient être exécutées par des ingénieurs du ministère des Travaux publics (1868-1879) puis du ministère des Chemins de fer et Canaux (1879-1904). Le travail courant de ces fonctionnaires consistait à faire l'inspection des chemins de fer et les résultats de ces inspections étaient communiqués au comité.

1886 De plus en plus de citoyens préconisaient la création d'un organisme analogue à la Railway Commission du Royaume-Uni pour réglementer les questions liées aux chemins de fer au Canada. La première proposition à cet effet à la Chambre des communes du Canada a été faite en 1873 par Thomas Oliver, député, qui a présenté un projet de loi « pour mieux régler le trafic sur les chemins de fer ». L'organisme britannique, dont les membres étaient nommés par le gouvernement, était apolitique; il réglait les questions de tarif et statuait sur les différends avec les compagnies ferroviaires ou entre celles-ci. Le 14 août 1886, une commission royale d'enquête formée de A.T. Galt (président), de Collingwood Schreiber, de George Moberly, de E.R. Burpee et de T.K. Kenny fut constituée afin d'étudier s'il était souhaitable d'établir une Cour des Commissaires de chemins de fer au Canada.

1888 La commission royale d'enquête présenta son rapport le 14 janvier 1888. On y concluait que le Comité des chemins de fer du Conseil privé, tel que constitué à l'époque présentait un certain nombre de désavantages : sa composition politique, le fait que son activité n'occupait pas ses membres à plein temps, et la nécessité, en raison des autres fonctions de ses membres, que toutes ses audiences se tiennent à Ottawa. Toutefois, la commission royale d'enquête jugea que la Railway Commission du Royaume-Uni n'était pas pour le Canada un idéal à imiter car la nature du commerce ferroviaire dans les deux pays était très différente. D'autre part, la Interstate Commerce Commission des États-Unis, où les problèmes ferroviaires étaient très semblables à ceux qu'on retrouvait au Canada, n'existait pas depuis assez longtemps pour constituer un modèle utile. La commission jugea qu'il ne serait pas sage de prendre des décisions hâtives et qu'il serait dans les meilleurs intérêts du Canada d'adopter, comme première étape, une loi sur les chemins de fer d'une plus vaste portée et d'élargir le mandat du Comité

des chemins de fer du Conseil privé. Ces mesures permettraient de trancher les différends entre compagnies de chemin de fer, de décider des questions de tarif et de nommer dans toutes les provinces des agents habilités à entendre et à déterminer les plaintes et à recueillir des preuves.

À la suite de ce rapport, un nouvel Acte des chemins de fer fut adopté le 22 mai 1888 (51 Vict., c. 29). Il prévoyait, entre autres, que le Comité des chemins de fer du Conseil privé serait composé du ministre des Chemins de fer et Canaux (président), du ministre de la Justice et d'au moins deux membres du Conseil privé. Outre ses attributions antérieures, le comité se voyait conférer des pouvoirs plus vastes et plus spécifiques, notamment le règlement de différends entre compagnies ferroviaires ou entre celles-ci et des entreprises, des municipalités ou des particuliers au sujet de questions comme les tarifs, l'emplacement, la réparation et l'amélioration de voies, et les arrangements relatifs au trafic.

1889 Par suite de la décision C.P. 717 en date du 25 mai, le président du Conseil privé et les ministres des Travaux publics, de la Milice et de l'Agriculture devinrent membres ex officio du Comité des chemins de fer.

1892 Par suite de la décision C.P. 89 en date du 12 janvier, le ministre des Douanes remplaça le ministre des Travaux publics comme membre du comité. Plus tard cette même année, le ministre des Postes en devint membre lui aussi (C.P. 2398, 12 septembre 1892).

1904 Le Comité des chemins de fer du Conseil privé tint sa dernière réunion le 7 janvier. Le 1er février 1904, la Commission des chemins de fer prit la relève.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER

1898 En décembre 1898, l'honorable A.G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, demanda au professeur S.J. McLean, économiste canadien spécialisé dans les chemins de fer, de faire une enquête puis de soumettre un rapport sur les griefs portant sur les tarifs ferroviaires et la législation relative aux chemins de fer, la réglementation des chemins de fer et du commerce ferroviaire par les commissions des chemins de fer d'autres pays, et sur l'opportunité d'instituer cette forme de réglementation au Canada.

1899 à 1902 Le professeur McLean présenta deux rapports, l'un daté du 10 février 1899 et l'autre du 17 janvier 1902 (Document sessionnel 20a, 1902). Le premier portait principalement sur les commissions des chemins de fer et le second, sur les griefs relatifs aux tarifs au Canada. Dans son premier rapport, le professeur McLean traita en bonne partie des mêmes questions que la commission royale d'enquête constituée en 1886, examinant non seulement la situation qui prévalait au Canada à l'époque mais aussi le fonctionnement et l'efficacité de la United Kingdom Railway Commission et, aux États-Unis, autant les diverses commissions des chemins de fer d'État que la Interstate Railway Commission. Il jugea que, malgré les différences du point de vue efficacité, ces organismes avaient dans tous les cas un effet général bénéfique sur les activités et le commerce ferroviaires. Il signala que la plupart des problèmes auxquels ces commissions étaient confrontées étaient

attribuables au fait que le cadre législatif dans lequel s'insérait leur fonctionnement n'était pas adéquat. Vu la forme, l'étendue et la diversité géographique et économique du Canada, il était essentiel de réglementer les chemins de fer, surtout en ce qui concerne les tarifs. Le Canada avait résolu le problème en partie en créant un petit organisme de réglementation, à savoir le Comité des chemins de fer du Conseil privé, mais celui-ci présentait, du point de vue fonctionnement, un certain nombre de désavantages qui en réduisaient grandement l'efficacité. Les cinq désavantages les plus importants étaient les suivants : il avait un double rôle, politique et administratif; il lui était impossible, du fait qu'il manquait de mobilité et était basé à Ottawa, de s'occuper d'un bon nombre de problèmes; la distance que devaient parcourir les personnes désireuses de faire appel à lui et les frais qui en résultaient étaient tels que beaucoup de questions n'ont jamais été réglées; ses membres n'étaient pas assez compétents sur le plan technique; et l'organisation n'était pas permanente. Le professeur McLean recommanda que le comité soit remplacé par une petite commission dotée d'un mandat législatif adéquat et que ses membres soient des hommes ayant les connaissances techniques nécessaires, qu'ils soient bien rémunérés afin qu'on puisse attirer les candidats les plus compétents et que leur mandat soit d'une longue durée. Plus précisément, il recommanda que la commission en question soit composée de trois hommes : un juriste, un homme d'affaires, et un homme d'affaires œuvrant dans le secteur ferroviaire. La commission devait être à la fois un tribunal chargé de rendre des décisions et un organisme menant des enquêtes.

1903 Par suite principalement de ces rapports, on adopta une nouvelle Loi des chemins de fer (3 Éd. VII, c. 58) qui, en plus de mettre à jour et de normaliser les responsabilités des compagnies ferroviaires sur le plan juridique, créait la Commission des chemins de fer. Cette commission, qui devait entrer en fonction le 1er février 1904, devait être composée de trois commissaires, y compris un commissaire en chef et un commissaire en chef suppléant. Ces personnes étaient nommées pour une période de dix ans, et la commission était habilitée à siéger dans toutes les régions du Canada. Sa compétence s'étendait à tous les chemins de fer autres que les lignes appartenant à l'État qui s'étaient vu accorder une charte en vertu de la législation fédérale et à tous les autres chemins de fer décrétés par la loi parlementaire comme étant des ouvrages « à l'avantage général du Canada », expression qu'on retrouve dans les lois constituant la plupart des compagnies de chemin de fer et qui, en fait, signifiait que le chemin de fer était admissible aux subventions fédérales. La commission avait aussi autorité sur les croisements de voies et raccordements de tous les autres chemins de fer dans les cas où ceux-ci avaient des conséquences pour les chemins de fer soumis à la compétence de la commission. La Commission des chemins de fer devait exercer le mandat du Comité des chemins de fer du Conseil privé. Elle devait donc approuver, étudier ou juger des questions telles que les emplacements; l'achat de terres; la construction de voies secondaires et d'embranchements, de passages à niveau, de jonctions, de traversées par fils, d'ouvrages de drainage, de ponts, et de tunnels; l'autorisation d'ouvrir des voies à la circulation; les accidents; les règles et règlements; la discrimination; les classifications des marchandises et des voyageurs, les prix et tarifs; la protection et la sécurité. La Cour suprême du Canada était le seul tribunal où on pouvait faire appel d'une

décision de la commission; cependant, on pouvait en appeler au gouverneur en conseil d'une décision de la Cour suprême.

1904 Le Comité des chemins de fer du Conseil privé fut aboli et la Commission des chemins de fer commença à fonctionner le 1er février. Le premier commissaire en chef fut l'honorable A.G. Blair (C.P. 122, 18 janvier 1904), ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui, dans une large mesure, avait été à l'origine de la création de la commission. Cette dernière était un organisme à la fois administratif, judiciaire, et de réglementation qui, contrairement au Comité des chemins de fer du Conseil privé, disposait d'employés pour l'exécution de ses fonctions. Outre le Département du secrétaire, qui était chargé des fonctions administratives et d'écritures, le Département du contentieux et le Département des archives, qui avait hérité des archives du Comité des chemins de fer, il y avait, à l'origine, trois divisions opérationnelles : le Département de l'exploitation, qui relevait du chef du Trafic, était chargé de toutes les questions ayant trait aux taux, aux tarifs, aux taxes, aux prix et aux classifications; le Département du génie, dirigé par un ingénieur en chef, s'occupait des questions ayant trait à l'emplacement et à la construction des voies ferrées, des ponts et des passages à niveau et à leur ouverture à la circulation; et le Service des accidents (devenu par la suite le Département des accidents), qui relevait de l'inspecteur des Accidents, était chargé de faire enquête sur tous les accidents ferroviaires. (Rapport annuel de la Commission des chemins de fer pour 1906)

1906 La compétence de la Commission des chemins de fer fut élargie lorsque la Loi modifiant la Loi des chemins de fer (6 Éd. VII, c. 42) lui a conféré le pouvoir de réglementer les taux et tarifs de messageries et de téléphone.

1908 La Loi modifiant la Loi des chemins de fer (7-8 Éd. VII, c. 61) élargit la compétence de la Commission des chemins de fer et lui donna droit de regard sur les compagnies de télégraphe et de téléphone, leurs taux et tarifs, leurs normes, leurs contrats et leurs ententes. Une autre modification à la Loi des chemins de fer (7-8 Éd. VII, c. 62) eut pour effet de modifier la composition de la commission. Le nombre des commissaires fut porté à six, y compris le commissaire en chef, le commissaire en chef adjoint et le commissaire en chef suppléant. Le commissaire en chef devait être un juge d'une cour supérieure ou un avocat ayant dix ans de métier.

1909 Le Loi des chemins de fer fut modifiée (8-9 Éd. VII, c. 31) afin de soumettre à la compétence de la Commission des chemins de fer les taux ayant trait à l'énergie hydro-électrique produite sur les terres louées de la Couronne. Une autre modification à la Loi des chemins de fer (8-9 Éd. VII, c. 32) donna à la commission le pouvoir de se prononcer sur les prétendues violations d'entente ayant rapport à des questions relevant de sa compétence. Elle prévoyait également la création d'une Caisse des passages à niveau de chemin de fer devant être administrée par la commission et permettre d'accorder une aide financière pour la construction de passages à niveau protégés. Par conséquent, si une compagnie ferroviaire était enjointe par la commission d'améliorer la protection du public, elle n'avait pas à absorber tous les frais.

L'organisation de la commission fut modifiée par suite de la création d'un Département de l'exploitation ayant à sa tête un chef de l'Exploitation. Le Département de l'exploitation comprenait l'ancien Département des accidents; outre les enquêtes sur les accidents, il était chargé du matériel, de la protection des passages à niveau, des gares et des services afin d'assurer le maintien de normes de sécurité adéquates. Relevait également de lui la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. (Rapport annuel de la Commission des chemins de fer pour 1909)

1910 La réglementation des taux et tarifs, des normes, des ententes et des contrats relatifs aux câbles sous-marins fut ajoutée aux pouvoirs de la Commission des chemins de fer. (9-10 Éd. VII, c. 57)

1912 Un Département de l'inspection des incendies fut créé au sein de la Commission des chemins de fer. Il se préoccupait surtout de réduire le nombre et l'ampleur des feux de forêt et d'herbe attribuables aux chemins de fer et d'entretenir des rapports étroits avec les organismes fédéraux et provinciaux chargés de la protection contre les incendies et de leur prévention.

1915 À titre de mesure de guerre, la Commission des chemins de fer se vit accorder le pouvoir (6-7 Geo. V, c. 2) d'obliger les compagnies de chemin de fer à collaborer au transport des récoltes de grain plutôt que de se concentrer sur les activités plus lucratives du temps de guerre.

1923 Les chemins de fer de l'État n'étaient pas à l'origine assujettis à la compétence de la Commission des chemins de fer mais, cette année-là, les chemins de fer Intercolonial, National Transcontinental et Prince Edward Island et l'embranchement du lac Supérieur furent mis sous son autorité. Par conséquent, la compétence de la commission s'étendait dorénavant à l'ensemble du réseau des Chemins de fer nationaux puisque les chemins de fer Canadian Northern, Grand Tronc et Grand Trunk Pacific, qui appartenaient auparavant à des intérêts privés, étaient demeurés soumis au contrôle de la commission même après avoir été nationalisés entre 1918 et 1922. (C.P. 115, 20 janvier 1923)

1927 Une réduction de 20 pour 100 des tarifs ferroviaires dans l'est du Québec et dans les Maritimes fut décrétée par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (17 Geo. V, c. 44). Les chemins de fer devaient réclamer la valeur monétaire de la réduction pour obtenir un remboursement du gouvernement. L'application de cette loi fut confiée au Département du trafic de la Commission des chemins de fer.

1929 Une modification à la Loi des chemins de fer (19-20 Geo. V, c. 54) eut pour effet d'inclure la réglementation des péages relatifs aux ponts et tunnels internationaux dans la compétence de la Commission des chemins de fer.

1932 Le Département de l'inspection des incendies de la Commission des chemins de fer fut intégré au Département de l'exploitation. Ce dernier continua d'exercer la fonction inspection. (Rapport annuel de la Commission des chemins de fer pour 1932)

1933 Par suite d'une modification à la Loi des chemins de fer (23-24 Geo. V, c. 47), aucune voie ferrée ne pouvait être abandonnée sans l'autorisation de la Commission des chemins de fer.

COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA

1938 L'adoption de la Loi sur les transports (2 Geo. VI, c. 53) marqua une révision importante de la conception du gouvernement fédéral en ce qui concerne la nature des besoins en matière de transports au Canada et le rôle du gouvernement pour s'assurer que ces besoins sont satisfaits. On reconnut pour la première fois le lien entre les divers modes de transport. Le rôle du gouvernement n'était plus perçu comme se limitant à la réglementation et à l'arbitrage mais comme comportant également la mise en œuvre d'une politique nationale des transports englobant toutes les formes de transport.

À cette fin, on substitua dans la loi le nom de Commission des transports du Canada à celui de Commission des chemins de fer et on confia au nouvel organisme le mandat d'exécuter les fonctions dont l'investissaient la Loi sur les transports et la Loi des chemins de fer « aux fins de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs s'occupant de transport par chemins de fer, par navires et par avions... » Le mandat de la nouvelle commission impliquait notamment de déterminer si un nouveau service de transport était souhaitable et nécessaire avant qu'un permis d'exploitation lui soit accordé. La commission était chargée de délivrer les permis aux entreprises de navigation ou de transport aérien, d'approuver leurs tarifs et de réglementer le trafic aérien. Les taxes de port tombaient aussi sous sa juridiction.

La Commission des transports du Canada s'occupait peu, au moment de sa création, des transports par eau. La partie de la loi traitant des entreprises de navigation prévoyait tellement d'exceptions qu'elle soustrayait en fait toute la navigation côtière, hauturière ou sur les Grands Lacs à la compétence de la commission, ne lui laissant que les voies d'eau intérieures. Cette situation persista jusqu'à la dissolution de la commission. Le petit nombre de services aériens à horaire fixe qui existaient au début occupait très peu la commission. Cette dernière continua, surtout, de veiller à la sécurité et à l'efficacité du matériel et des activités ferroviaires, tandis que les attributions équivalentes dans les domaines du transport maritime et du transport aérien demeuraient entre les mains du ministère des Transports. Par conséquent, l'importance de la Loi sur les transports, à l'origine, tenait davantage au fait qu'elle prônait une politique des transports unifiée plutôt qu'à ses effets réels sur les activités de transport.

1944 Les attributions de la Commission des transports du Canada en ce qui concerne le transport aérien furent transférées à la Commission des transports aériens par suite d'une modification à la Loi sur l'aéronautique (8 Geo. VI, c. 25).

1946 Le Bureau de la science économique du transport fut créé au sein de la Commission des transports. Son mandat était de fournir à la commission des études économiques sur les questions liées au transport, ainsi que des rapports sur les aspects économiques des affaires dont elle était saisie.

1949 La Loi sur les pipe-lines (13 Geo. VI, c. 20) a eu pour effet d'assujettir les oléoducs et gazoducs à la compétence de la commission. Celle-ci devait, comme dans le cas des chemins de fer, approuver leur emplacement, leur construction, les taux et les mesures destinées à assurer la sécurité du public. (Rapport annuel de la Commission des transports du Canada pour 1966)

1955 Le Service de la comptabilité et de l'établissement du prix de revient fut créé au sein de la Commission des transports du Canada afin d'établir et de maintenir des méthodes uniformes en ce qui concerne la comptabilité, l'établissement du prix de revient et les statistiques des compagnies ferroviaires canadiennes. (Rapport annuel de la Commission des transports du Canada pour 1955)

1957 Le Service de l'économie et de la comptabilité fut créé par suite de la fusion du Bureau de la science économique du transport et du Service de la comptabilité et de l'établissement du prix de revient. (Rapport annuel de la Commission des transports du Canada pour 1957)

1959 La responsabilité de réglementer les pipe-lines fut transférée de la Commission des transports du Canada à l'Office national de l'énergie par la Loi sur l'Office national de l'énergie (7-8 Élis. II, c. 46).

Une réduction obligatoire des tarifs des marchandises fut décrétée par la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises (7-8 Élis. II, c. 2). Il incombait au Service du trafic de la Commission des transports du Canada de s'occuper du remboursement de la valeur de cette réduction aux transporteurs.

1967 Le mandat de la Commission des transports du Canada fut confié à la Commission canadienne des transports.

COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS

1919 La première reconnaissance législative de l'aviation au Canada a été la Loi de la Commission de l'Air (9-10 Geo. V, c. 11), désignée à partir de 1922 sous le nom de Loi sur l'aéronautique. Cette loi fit passer l'aviation civile et le transport aérien sous l'autorité de la Commission de l'air, instituée par le gouvernement fédéral. On chargea cet organisme des normes et règlements de sécurité dans le domaine de l'aviation.

1922 La Commission de l'air fut abolie et la compétence relative à l'aviation civile et à l'application de la Loi sur l'aéronautique fut transférée au ministère de la Défense nationale aux termes de la Loi sur la Défense nationale (12-13 Geo. V, c. 34).

1936 La responsabilité de veiller à l'application de la Loi sur l'aéronautique fut transférée au nouveau ministère des Transports aux termes de la Loi sur le ministère des Transports (1 Éd. VIII, c. 34).

1938 Bien que le matériel et les normes d'exploitation en ce qui concerne l'aviation civile aient été soumis à la réglementation depuis 1919, aucun corps public

n'était chargé de réglementer certains aspects de l'aviation civile, notamment les taux et les prix, la concurrence et les normes de service. Par suite de l'adoption de la Loi sur les transports (2 Geo. VI, c. 53), la Commission des transports du Canada se vit confier la responsabilité de délivrer les permis et de réglementer les transporteurs aériens qui s'adonnaient à des activités commerciales de transport aérien.

1944 La Loi sur l'aéronautique fut modifiée (8-9 Geo. VI, c. 28) afin de créer la Commission des transports aériens. Cet organisme devait s'occuper de délivrer les permis et de réglementer les services aériens commerciaux, fonctions qui étaient auparavant dévolues à la Commission des transports du Canada, tout en exerçant la responsabilité de conseiller le ministre des Transports au sujet des moyens d'assurer un développement rapide et bien planifié de l'industrie du transport aérien au Canada. Tous les autres aspects de l'aviation civile devaient continuer de relever du ministère des Transports.

Les membres de la Commission des transports aériens furent nommés le 11 septembre 1944. Cet organisme était composé d'un président et de deux commissaires. (C.P. 6975, 6 septembre 1944)

Le personnel de la Commission des transports aériens était, à l'origine, réparti entre quatre directions. La Direction du secrétaire et du conseiller juridique comprenait la Division de l'administration, le Contentieux, la Division des permis, qui s'occupait des demandes de permis d'exploitation de services aériens commerciaux et de leur renouvellement, ainsi que la Division de l'examinateur, qui était chargée des audiences, publiques et autres. La Direction de l'économique était constituée de la Division de l'économique, qui était chargée des enquêtes économiques et statistiques, et de la Division de la vérification, qui s'occupait des enquêtes sur des questions financières, de l'établissement de systèmes comptables uniformes dans l'industrie, et de la surveillance en ce qui concerne les subventions. La Direction du trafic était chargée du contrôle des taxes, des tarifs et des services, et la Direction du génie aéronautique appliqué à la recherche était responsable de fournir à la commission des avis à caractère technique dans le domaine de l'aéronautique. (RG 46, vol. 1591, dossier 1-6 Commission des transports aériens)

1947 à 1958 Par suite d'une réorganisation, la Commission des transports aériens comptait au cours de cette période deux directions ; le Secrétariat et le Service de la direction. Le Secrétariat se composait des divisions de l'administration, des permis et de l'inspection. Celle-ci devait s'assurer que les transporteurs commerciaux se conformaient aux ordonnances et règlements de la Commission des transports aériens. Le Service de la direction conseillait la commission sur toutes les questions ayant trait au transport et assurait la liaison avec les organismes nationaux et internationaux s'occupant d'aviation et les gouvernements étrangers. Cette direction comprenait également la Division des relations internationales qui était chargée des activités de la commission relatives aux services aériens internationaux, la Division de l'exploitation, qui remplaçait l'ancienne Direction du trafic, et le Contentieux. (RG 46, vol. 1591, dossier 1-6 Commission des transports aériens)

1959 Une Division des projets spéciaux chargée de réaliser divers projets spéciaux et enquêtes fut créée au sein du Secrétariat. (L'administration fédérale du Canada, 1959)

1960 Par suite d'une réorganisation, la Commission des transports aériens comprenait trois directions : le Secrétariat, formé de la Division de l'administration et de la Division des projets spéciaux; le Service de la direction, constitué du Contentieux et de la Division des relations internationales; et une nouvelle Direction des opérations, formée de la Division du trafic et d'une nouvelle Division des permis et de l'inspection, résultat de la fusion de la Division des permis et de la Division de l'inspection. (L'administration fédérale du Canada, 1960)

1961 Dans le cadre d'une nouvelle réorganisation, le Service de la direction fut aboli. Le Contentieux fut élevé au rang de direction tandis que sa Division de l'administration fut éliminée, les questions administratives étant confiées au Secrétariat. En outre, la Direction des opérations se vit rattacher les divisions des Relations internationales, du Trafic et des Permis, et de l'Inspection, tandis qu'une nouvelle Direction de l'économique et de la comptabilité responsable de la Division de l'économique et de la Division de la vérification fut créée. (L'administration fédérale du Canada, 1961)

1967 La Division des relations internationales fut élevée au rang de direction. (L'administration fédérale du Canada, 1967)

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

1867 à 1939 La réglementation des navires et du transport maritime incombait au gouvernement fédéral depuis l'époque de la Confédération. Les normes de sécurité applicables aux navires, aux marins et aux aides à la navigation relevaient des ministères de la Marine et des Pêcheries (1867-1892), de la Marine (1892-1936) et des Transports (1936 jusqu'à maintenant). Cependant, on ne se préoccupait pas de l'industrie du transport maritime à proprement parler. Le ministère des Postes et le ministère des Finances s'occupèrent d'accorder des subventions à l'égard des contrats de transport du courrier étranger jusqu'en 1892, année où le ministère du Commerce fut créé. Ce ministère élargit le programme de subventions jusqu'à ce que les subventions, y compris celles aux entreprises de navigation, soient accessibles non seulement aux entreprises transportant le courrier étranger mais aussi aux lignes maritimes locales et aux services de traversier. Cette expansion visait à assurer les services de courrier et de transport maritime essentiels; toutefois, on ne cherchait pas encore à développer, à contrôler, ou à réglementer cette industrie.

1939 à 1947 Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, le transport maritime connut au Canada une énorme expansion qui fut stimulée ou créée en majeure partie par le gouvernement fédéral par l'entremise d'organismes du temps de guerre comme la Commission canadienne de la marine marchande, le Bureau du contrôleur des transports, la Direction de la marine marchande, et Wartime Shipbuilding Ltd. En 1947, ces organismes étaient inactifs ou avaient été dissous, bien qu'ils se soient acquittés efficacement de leurs fonctions.

Park Steamship Company était pendant la guerre l'une des principales entreprises d'État s'occupant de transport maritime. Cette société de la Couronne avait été constituée par lettres patentes, le 8 avril 1942, en vertu des dispositions de la Loi des compagnies de 1934 (24-25 Geo. V, c. 33). Le ministre des Munitions et des Approvisionnements (devenu plus tard le ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements) rendait compte de son activité. La Park Steamship Company supervisa l'exploitation des navires appartenant au gouvernement du Canada au cours de la Deuxième Guerre mondiale et de la période immédiate de l'après-guerre.

1947 À la suite du démantèlement des organismes du temps de guerre, la situation qui prévalait avant la guerre en ce qui concerne le contrôle et la réglementation du transport maritime par le gouvernement fut rétablie. (Voir Commission des chemins de fer/des transports du Canada, 1938, supra). Afin d'empêcher dans la mesure du possible un important déclin, après la guerre, de l'industrie canadienne du transport maritime, qui était en voie d'expansion, le gouvernement décida de créer un nouvel organisme permanent, la Commission maritime canadienne, qui fut créée par la Loi sur la Commission maritime canadienne (11 Geo. VI, c. 52). Elle avait comme mandat d'administrer les subventions aux transporteurs maritimes, d'examiner et d'étudier tous les aspects de l'industrie canadienne du transport maritime et de la construction navale, et de recommander au ministre des Transports des politiques visant à préserver et à développer l'industrie.

La Commission maritime canadienne était composée d'un président, de deux commissaires et de quatre directions. La Direction du trafic était chargée de recueillir et d'analyser de l'information portant sur tous les aspects de l'industrie canadienne du transport maritime et de la construction navale afin que la commission soit pleinement informée dans le cas où elle désirerait faire des recommandations au gouvernement. La Direction des subventions conseillait la commission au sujet des subventions, administrait les subventions accordées, et inspectait les services pour lesquels celles-ci avaient été versées ou demandées. La commission comprenait également une Direction du contrôleur qui s'occupait des opérations financières internes et de la vérification du paiement des subventions et, enfin, une Direction du secrétariat et du contentieux. (Rapport annuel de la Commission maritime canadienne pour 1948).

La Commission maritime canadienne était comptable de l'activité de la Park Steamship Company. Au moment de la formation de la commission, son président devint président de la compagnie. La plupart des navires de la compagnie avaient déjà été vendus et, en 1956, celle-ci n'en possédait plus aucun. Par la suite, l'activité de la compagnie se limita aux demandes d'indemnisation des marins et aux indemnités et ce, jusqu'au moment de sa dissolution par suite de la décision C.P. 31 du 6 janvier 1965. Après cette date, la Commission maritime canadienne prit la relève de la compagnie en ce qui concerne l'exercice des fonctions moins importantes qui restaient.

Vu le déclin constant de l'industrie du transport maritime au Canada, l'activité de la commission au cours de ses vingt années d'existence se limita dans une large mesure au paiement de subventions et à la préparation de

rapports. La commission n'avait pas à réglementer la concurrence ni à approuver les taux et tarifs, comme pour les autres modes de transport.

1949 Une nouvelle attribution de la Commission maritime canadienne était de veiller à l'application de la Loi encourageant la construction de navires au Canada (13 Geo. VI, c. 11) qui visait à stimuler, au moyen de subventions, les investissements dans l'industrie canadienne de la construction navale. Cette loi fut abrogée le 23 mars 1967 et certaines de ses dispositions furent incorporées à la Loi de l'impôt sur le revenu. Le 2 février 1965, peu de temps avant l'abrogation de la loi, un comité interministériel fut formé pour revoir la politique d'aide à l'industrie de la construction navale. Les travaux du comité donnèrent naissance à un nouveau programme, qui entra en vigueur le 1er janvier 1966. Outre qu'il instituait de nouveaux taux pour les subventions, ce programme transférait de la Commission maritime canadienne au ministère de l'Industrie la responsabilité d'administrer les subventions au secteur de la construction navale. (Rapport annuel de la Commission maritime canadienne pour 1966)

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1967 Le 9 février 1967, la Loi nationale sur les transports (14-15-16 Élis. II, c. 69) fut sanctionnée. L'article énonçant la politique nationale des transports stipulait qu'«un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada » (article 1, 14-15-16 Élis. II, c. 69) et que la façon la plus sûre d'atteindre ces objectifs était vraisemblablement de faire en sorte qu'il existe une concurrence libre et équitable entre tous les modes de transport.

La première partie de la loi (articles 2 à 21) traitait de la création de la Commission canadienne des transports, qui devait prendre la relève de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens, et de la Commission maritime canadienne tout en exécutant d'autres fonctions dans le domaine des transports par véhicule à moteur et par pipe-line de denrées.

La loi stipulait ce qui suit : « Il incombe à la Commission d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, par la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur les transports en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemins de fer, par eau, par aéronef, des transports interprovinciaux par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées; et la Commission doit donner à la présente loi, à la Loi sur les chemins de fer, à la Loi sur l'aéronautique et à la Loi sur les transports l'interprétation équitable la plus apte à réaliser cette fin. »

La commission devait être formée d'au plus dix-sept membres, tous nommés par le gouverneur en conseil, dont l'un devait être nommé président et deux, vice-présidents. Elle devait avoir le statut de cour d'archives.

La Commission canadienne des transports devait s'acquitter de ses fonctions en établissant des comités, formés chacun d'au moins trois commissaires, à l'exclusion du président qui était membre de droit de chaque comité. Ces comités étaient le Comité des transports par chemin de fer, le Comité des transports aériens, le Comité des transports par eau, le Comité des transports par véhicule à moteur et le Comité des transports par pipe-line de denrées. La commission reçut le pouvoir de créer les autres comités qu'elle estimait utiles.

Le 19 septembre 1967, le gouverneur en conseil promulgua la partie I de la Loi nationale sur les transports, créant de ce fait la Commission canadienne des transports. Le premier président fut l'honorable J.W. Pickersgill, ex-ministre des Transports. Les membres de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens, et de la Commission maritime canadienne ont été nommés commissaires. Le personnel et les dossiers de ces organismes antérieurs ont tous été transférés à la Commission canadienne des transports. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1968)

Outre les comités mentionnés dans la loi, un Comité de révision présidé par un des vice-présidents et formé de tous les présidents de comité fut mis sur pied. Ce comité recevait les requêtes visant à réviser des décisions ou ordonnances rendues par un des autres comités. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1967)

1968 Un Comité de la politique en matière de transport international fut créé afin de coordonner les activités de transport vers le Canada ou l'étranger, et ce, peu importe le mode utilisé, par des transporteurs canadiens ou étrangers. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1968)

Une Division de la recherche fut établie afin d'exécuter l'article 15 de la loi qui prévoyait que la commission devait entreprendre des études et des recherches et préparer des rapports afin de conseiller le gouvernement sur tous les aspects de la politique des transports. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1968)

Entre 1968 et 1972, l'activité de la Commission canadienne des transports dans le domaine des transports par véhicule à moteur consista presque exclusivement à approuver ou à refuser d'approuver, par l'entremise du Comité des transports par véhicule à moteur, l'acquisition d'entreprises de transport routier interprovincial par d'autres entreprises, ou à accorder ou à refuser des exemptions à la Loi sur le dimanche. (Rapports annuels de la Commission canadienne des transports pour 1968-1972)

1969 La Commission canadienne des transports décida que tous les règlements et ordonnances seraient publiés par la commission plutôt que par les divers comités. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1969)

L'adoption de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique (17-18 Élis. II, c. 52) eut pour effet d'étendre l'appli-

cation de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes au transport par camion dans les provinces de l'Atlantique et dans l'est du Québec. De ce fait, le Comité des transports par véhicule à moteur se vit confier des fonctions semblables à celles exercées par le Comité des transports par chemin de fer à l'égard des réductions tarifaires et des subventions.

1972 Le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports hérita de la compétence de la Commission des transports du Canada à l'égard du télégraphe, du téléphone et des communications par câble. Cette année-là, le Comité des télécommunications fut mis sur pied pour remplir ce mandat. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1972)

Le gouverneur en conseil (C.P. 129, 27 janvier 1972) promulgua la partie II de la Loi nationale sur les transports, donnant ainsi à la Commission canadienne des transports droit de regard sur les pipe-lines de denrées. Jusque-là, le Comité des transports par pipe-line de denrées, malgré les pouvoirs accordés par la loi, n'avait joué qu'un rôle préparatoire et d'observation. Cette situation devait persister en raison de l'absence de tels pipe-lines.

La Loi sur le pilotage (19-20-21 Élis. II, c. 52) conféra au Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports la compétence en matière de tarifs et de taxes de pilotage.

1975 La Commission canadienne des transports fut chargée de surveiller l'application des lignes directrices anti-inflation applicables à tous les modes de transport, par suite de l'adoption de la Loi anti-inflation (23-24-25 Élis. II, c. 75)

1976 La Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (23-24-29 Élis. II, c. 49) transféra au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes les fonctions et responsabilités du Comité des télécommunications de la Commission canadienne des transports. Le Comité des télécommunications fut dissous à compter du 31 mars 1977. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1977)

1977 La mise en œuvre d'un bon nombre de recommandations de la Commission royale d'enquête sur la manutention et le transport du grain (Commission Hall) fut confiée à la Commission canadienne des transports. (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1977)

Une nouvelle direction, la Direction de l'exploitation et des tarifs, fut créée afin de recueillir des statistiques, d'exécuter des recherches et de préparer des rapports sur l'exploitation et les tarifs pour tous les modes de transport. Cette direction et la Direction de la recherche ont été mises sous le contrôle administratif d'un vice-président portant le titre de vice-président (Recherche). (Rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour 1977)

Partie II Archives de la Commission canadienne des transports

A. BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER (PROVINCE DU CANADA), 1857-1864

I. Délibérations, 1857-1864

1. Procès-verbaux du Bureau des commissaires des chemins de fer (province du Canada), 1857-1864, 0,1 m (vol. 778)

Ces procès-verbaux rendent compte des délibérations et décisions du Bureau des commissaires des chemins de fer entre le 13 novembre 1857 et le 11 novembre 1864. Ils ont été établis par le secrétaire permanent du bureau J.G. Vansittart. Ils occupent les pages 1 à 78 du volume, le reste étant constitué des procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé (voir B I 1). Les procès-verbaux portent sur les diverses questions qui ressortissaient à la compétence du bureau. L'instrument de recherche est l'index dont il est fait mention ci-dessous (A I 2).

2. Index des procès-verbaux du Bureau des commissaires des chemins de fer (province du Canada), 1857-1864, 0,1 m (vol. 806)

Il s'agit d'un volume relié renfermant deux index. Les procès-verbaux énumérés dans le premier index sont classés alphabétiquement selon le lieu, le nom de la compagnie de chemin de fer et le sujet. Il se peut donc qu'une question discutée à une réunion soit mentionnée deux ou trois fois dans l'index. Ces entrées renvoient au volume et au numéro de page appropriés. Le deuxième index est une liste chronologique des réunions où sont énumérées, en regard de chaque entrée, les questions examinées à chacune d'elles. Les procès-verbaux du Bureau des commissaires des chemins de fer (province du Canada) ne sont répertoriés que dans les premières pages de ces index. Les autres pages répertorient les procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé (voir B I 1).

B. COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ, 1867-1904

I. Délibérations, 1868-1904

1. Procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé, 1869-1904, 0,3 m (vol. 778-782)

Il s'agit des procès-verbaux de toutes les délibérations et réunions officielles tenues par le Comité des chemins de fer du Conseil privé entre le 28 janvier 1869 et le 7 janvier 1904. Rien n'indique qu'il y ait eu des réunions avant cette période. Ces procès-verbaux sont dans des volumes reliés et se présentent sous forme de manuscrits jusqu'à la fin de 1893; après cette date, ils sont dactylographiés. Pour certaines réunions antérieures, des trans-

criptions dactylographiées ultérieurement ont été ajoutées aux procès-verbaux manuscrits. Des pièces comme des cartes et des plans ont occasionnellement été insérées aux endroits appropriés. Les procès-verbaux ont été établis par T. Trudeau et C. Schreiber, qui ont agi comme secrétaire permanent du comité de 1869 à 1892 et de 1892 à 1904, respectivement. Normalement, la plupart des ministres faisant partie du comité étaient présents aux réunions au même titre que les représentants des parties intéressées lorsque des questions controversées ou importantes étaient discutées. Ces procès-verbaux traitent des diverses questions relevant de la compétence du comité et parfois de cette compétence même. Les sujets les plus courants sont les droits de passage, les nouveaux ouvrages comme les ponts et gares, l'autorisation de construire et d'ouvrir de nouvelles voies, les passages à niveaux ou pour piétons et leur protection, les normes de sécurité, les installations communes, les cas de prétendue discrimination entre clients et l'acquisition et l'expropriation de biens. Il n'y est pas question des taux, tarifs, et services, qui allaient occuper une place importante dans les activités de la future Commission des chemins de fer.

Les comptes rendus des délibérations sont plus ou moins détaillés, allant de la simple mention du sujet et de la décision pour les questions courantes à une transcription mot à mot dans le cas des sujets plus controversés. La correspondance ayant trait aux questions discutées n'est pas incluse dans les procès-verbaux, mais les numéros des lettres pertinentes (voir B II 2 ci-dessous) figurent en regard des notes de discussion.

Les index (voir B II 2 ci-dessous) et une liste donnant pour chaque volume les dates extrêmes constituent les instruments de recherche.

2. **Index des procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé, 1869-1903, 0,1 m (vol. 806)**

Ces index sont semblables aux index des procès-verbaux du Bureau des commissaires des chemins de fer (province du Canada), 1857-1864, (voir A I 2), et sont regroupés dans le même volume. L'index ne renferme pas d'entrées pour les réunions tenues après le 21 mai 1903.

3. **Rapports au gouverneur en conseil, 1868-1892, 0,1 m (vol. 807)**

Il s'agit d'un volume relié renfermant les rapports présentés par le Comité des chemins de fer du Conseil privé au gouverneur en conseil. Ces rapports devaient être publiés sous forme de décrets du conseil. Chaque rapport traite d'un sujet unique, par exemple les ententes entre les compagnies ferroviaires et d'autres entreprises ou municipalités, les normes et règlements de construction et d'exploitation, et la protection des passages à niveau. Ces rapports sont classés chronologiquement. Ils renvoient au numéro

de la lettre pertinente (voir B II ci-dessous). Il arrive par ailleurs que le numéro du décret du conseil soit mentionné.

II. Correspondance, 1867-1904

La correspondance reçue ou expédiée constituait la majeure partie des archives tenues par le Comité des chemins de fer du Conseil privé. Cette correspondance porte sur les divers aspects de l'activité du comité et sur ses rapports avec les compagnies de chemin de fer, les municipalités, d'autres corps constitués, et les particuliers. Au nombre des sujets courants figurent les rapports et déclarations d'accident; les rapports d'inspection de chemin de fer; le détail des taux, tarifs, et taxes; et la correspondance concernant les laissez-passer, les horaires, les règles et règlements, et les expropriations; les plaintes; les requêtes en vue de l'adoption de mesures législatives; et l'approbation de routes ou de bâtiments, de l'ouverture des voies ferrées à la circulation, de passages à niveau et la protection des passages à niveau. Le contenu des dossiers est variable, allant d'une correspondance volumineuse à de brèves notes de transmission.

Comme la correspondance n'était pas classée par sujets ou par auteurs, il a fallu concevoir un système complexe pour permettre de retrouver toutes les pièces ayant rapport à une question spécifique. Des systèmes de numérotation distincts ont été établis pour la correspondance reçue et la correspondance expédiée. Chaque pièce de correspondance reçue se voyait attribuer, dès réception, un numéro séquentiel, et la correspondance a été maintenue dans cet ordre numérique (voir B II 1 ci-dessous). Elle était aussi inscrite dans un registre (voir B II 2 ci-dessous). Les lettres expédiées se voyaient elles aussi attribuer un numéro séquentiel au moment de leur envoi. Aucune correspondance expédiée n'a survécu, mais le courrier de départ était inscrit dans un registre (voir B II 3 ci-dessous).

Les journaux (voir B II 4 ci-dessous), qui servent d'index-matières pour la correspondance reçue ou expédiée, représentent un autre moyen de repérage. Un numéro de matière était attribué à chaque compagnie de chemin de fer avec laquelle ou à propos de laquelle le Comité des chemins de fer a échangé de la correspondance. Était ensuite inscrite chronologiquement dans ces journaux sous le numéro de matière qui lui avait été attribué, la correspondance reçue ou expédiée traitant d'une compagnie.

1. Lettres reçues, 1867-1901, 8,9 m (vol. 679-722, 809)

Il s'agit des originaux des lettres et pièces jointes reçues ainsi que des fiches de référence indiquant l'auteur et le numéro de lettre. Ces archives sont classées selon le numéro de lettre attribué au moment de la réception, d'où un classement chronologique grossier. La majeure partie de la correspondance originale antérieure au 20 mai 1901 a survécu bien qu'il y ait certaines lacunes. On ne possède aucune correspondance portant une date postérieure au

20 mai 1901. Le volume 809 renferme une liste manuscrite des actionnaires du chemin de fer Grand Tronc; cette liste date de 1885 et a rapport à la lettre n° 3185.

Cette correspondance était inscrite dans les journaux et registres (voir B II 2, 3 et 4 ci-dessous). De plus, il existe une liste des lettres et des sujets qui y sont traités. Cette liste a été dressée d'après les numéros de lettre.

2. Registres des lettres reçues, 1867-1903, 0,5 m (vol. 787-791)

Ces registres sont dans des volumes reliés, et la correspondance y est inscrite selon le numéro de lettre. Les entrées comprennent la date d'envoi ou de réception, le nom de la compagnie de chemin de fer, le numéro de matière, le nom du correspondant et un résumé de la teneur de la lettre. Certaines lettres qu'on ne retrouve pas dans B II 1 ci-dessus sont inscrites dans ces volumes.

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

3. Registres des lettres expédiées, 1867-1893, 1903-1904, 0,2 m (vol. 783-785)

Ces registres sont aussi dans des volumes reliés, et la correspondance y est inscrite d'après le numéro de lettres. Les entrées comprennent la date d'expédition, le nom de la compagnie de chemin de fer, le numéro de matière, le nom du destinataire, un résumé de la teneur de la lettre et le numéro de la lettre pertinente reçue.

Aucun registre n'a survécu en ce qui concerne la période 1894-1902. Les entrées figurant dans le volume 785, qui commence le 10 septembre 1903, continuent après la création de la Commission des chemins de fer, le 1er février 1904 (voir C II 2).

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes de chaque volume.

4. Journaux et index des journaux, 1867-1893, 0,7 m (vol. 794-805, 808)

Ce système créé par le Comité des chemins de fer du Conseil privé est celui qui se rapproche le plus du système de classement par matières. Les journaux, qui sont dans des volumes reliés, servent d'index de la correspondance. Ils renferment des entrées identiques à celles figurant dans les registres de la correspondance d'arrivée et de départ (voir B II 2 et B II 3 ci-dessus) mais sont classés selon le nom de la compagnie de chemin de fer et de façon chronologique pour chaque compagnie. Une fois que les pages d'un journal attribuées à une compagnie étaient remplies, d'autres pages étaient attribuées à celle-ci dans un volume subséquent. Par conséquent, les noms d'un bon nombre de compagnies se retrouvent à de

nombreux endroits dans les journaux. Pour repérer les entrées ayant trait à une compagnie spécifique, il faut consulter l'index des journaux (vol. 808). Cet index est un volume relié où les noms des compagnies de chemin de fer sont listés alphabétiquement. Les numéros des journaux où figurent des entrées pertinentes sont indiqués pour chaque compagnie.

III. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur et électrique, 1875-1903

Une loi de 1875 modifiant l'Acte des chemins de fer (38 Vict., c. 25) obligeait les compagnies de chemin de fer à présenter annuellement des rapports au ministre des Travaux publics. Ces rapports étaient détenus et utilisés par le Comité des chemins de fer du Conseil privé. À compter de 1879, les rapports furent présentés au ministre des Chemins de fer et Canaux; de 1904, à la Commission des chemins de fer; et de 1919, à la Commission des chemins de fer et au Bureau fédéral de la statistique. La compagnie de chemin de fer devait fournir dans ces rapports des renseignements sur ses activités au cours de l'année, les principaux dirigeants, la structure du capital, le trafic des marchandises et des voyageurs, le matériel, les profits et pertes, l'avancement de travaux de construction, les accidents survenus pendant l'année, ainsi que la description des biens et des routes. Des rapports semblables devaient être soumis par les entreprises exploitant des tramways. Une partie de cette information, mais certes pas la totalité, était utilisée aux fins des statistiques sur les chemins de fer citées par le ministre des Chemins de fer et Canaux dans son rapport annuel qu'on peut retrouver dans les Documents sessionnels. Il existe certaines lacunes dans les archives qu'on possède au sujet des diverses compagnies ferroviaires, car celles-ci ne présentaient pas toutes de tels rapports chaque année.

Les rapports sont classés alphabétiquement selon le nom de la compagnie.

1. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur, 1875-1903, 43,1 m (vol. 853-1067)

Comme ces rapports sont classés alphabétiquement selon le nom de la compagnie ferroviaire, il se peut que certains d'entre eux qui ont été soumis à la Commission des chemins de fer après 1903 se trouvent dans ces volumes (voir C III 1).

Il existe une liste alphabétique de ces rapports.

2. Rapports des compagnies de chemin de fer électrique, urbain ou de banlieue, 1893-1903, 19 m (vol. 1068-1152)

Comme ces rapports sont classés alphabétiquement selon le nom de la compagnie, il se peut que certains d'entre eux qui ont été soumis à la Commission des chemins de fer après 1903 se trouvent dans ces volumes (voir C III 2).

Il existe une liste alphabétique de ces rapports.

C. COMMISSION DES CHEMINS DE FER, 1904-1938, ET COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA, 1938-1967

Outre les fonctions héritées de son prédécesseur, soit le Comité des chemins de fer du Conseil privé, la Commission des chemins de fer avait d'autres fonctions. En plus de son vaste mandat en ce qui concerne la construction et les normes ferroviaires, les services de sécurité, les taux et les taxes, elle se vit conférer, sur une certaine période, des pouvoirs dans les domaines des télégraphes, des téléphones, des câbles et des messageries. Après qu'elle fut devenue la Commission des transports du Canada en 1938, on lui confia également certains aspects des transports aériens, par eau et par pipe-line.

Au moment de la création de la commission vers le début du XX^{e} siècle, le Canada était témoin d'un énorme accroissement de la longueur totale des chemins de fer, tant au niveau des embranchements que des voies principales, ainsi que des services de télégraphe et de téléphone. La croissance démographique et l'expansion des centres urbains et des régions colonisées rendaient de plus en plus évident le besoin de réglementer les industries des transports et des communications.

Les questions découlant du mandat de la commission en vertu de la Loi sur les chemins de fer et d'autres lois pertinentes pouvaient dans une très large mesure être réglées sans être portées à l'attention de la commission à proprement parler. Même si certaines questions pouvaient parfois être résolues sans la tenue d'audiences officielles, de telles audiences étaient souvent nécessaires, particulièrement lorsqu'il y avait plus d'une partie intéressée. Les instigateurs de ces audiences étaient la commission elle-même, les compagnies de chemin de fer, de messageries ou de télécommunications, les particuliers, les municipalités, les entreprises, les groupes d'intérêt et les associations professionnelles. Au nombre des questions traitées à ces audiences figuraient les taux, tarifs et taxes, les règles et règlements, les normes de sécurité, la protection des passages à niveau, la construction ou l'enlèvement d'ouvrages, l'abandon de voies, les services de chemin de fer et tous les genres de différends et de plaintes. Les audiences se tenaient dans toutes les régions du Canada puisque la commission était un organisme itinérant.

Les décisions et exigences de la commission étaient exprimées sous forme d'ordonnances. Celles-ci pouvaient être rendues à l'instigation de la commission elle-même, à la demande d'une compagnie, d'une entreprise ou d'un particulier, ou à la suite d'une décision prise par la commission après une audience controversée. À l'instar des audiences, elles portaient sur divers aspects de l'activité de la commission et pouvaient traiter de cas particuliers ou être de nature plus générale et s'appliquer à tous les organismes d'un type particulier tels que les compagnies de chemin de fer ou de téléphone.

Les procès-verbaux, les comptes rendus d'audience, et les ordonnances ne constituaient qu'une petite partie des documents établis par la commission dans le cadre de ses fonctions. Immédiatement après sa création, on abandonna la pratique consistant à conserver à part chaque pièce de correspondance come le faisait le Comité des chemins de fer du Conseil privé, au

profit d'un service central de dossiers classés par matières. La correspondance reçue ou expédiée, les notes de service internes et notes de transmission et les rapports d'employés ayant trait à une question particulière ou à un cas spécifique étaient versés dans un dossier unique et se voyaient attribuer un même numéro de dossier. Étaient aussi versées au dossier, les ordonnances qui avaient trait à l'affaire en question ou qui en découlaient. Les copies des ordonnances, de même que les transcriptions des audiences et des procès-verbaux de la commission, étaient aussi gardées à part.

I. Délibérations, 1904-1956, 1959-1966

1. Procès-verbaux des réunions de la commission, 1918-1956, 0,6 m (vol. 753-755)

Ces procès-verbaux rendent compte des décisions de la commission, et particulièrement des décisions relatives à la publication d'une ordonnance ou au rejet d'un appel à la suite d'une audience ou d'une enquête. Contrairement à ceux du Comité des chemins de fer du Conseil privé (B I 1), ces procès-verbaux ne rapportent pas les discussions ou les arguments.

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

2. Procès-verbaux des audiences, 1904-1955, 1959-1966

a. Transcriptions des audiences, 1904-1955, 1959-1966, 53,4 m (vol. 1-488, 829-851).

Il s'agit des transcriptions mot à mot des délibérations aux audiences. Avant la publication d'une ordonnance par la commission, toutes les parties intéressées pouvaient comparaître devant elle pour présenter des preuves et des arguments au sujet des raisons pour lesquelles les mesures proposées devaient ou ne devaient pas être prises. La transcription des audiences varie, allant d'une ou deux pages à des milliers de pages dans le cas, par exemple, d'audiences importantes sur les taux comportant des interventions de nombreuses parties intéressées. La correspondance et les rapports préalables ou subséquents se trouvent dans les dossiers du service central (voir C II 1 ci-dessous), tout comme d'ailleurs les décisions de la commission et les ordonnances qui en ont résulté. Les numéros des dossiers pertinents figurent dans les transcriptions. Les copies des ordonnances étaient également classées à part (voir C I 3 ci-dessous). Les procès-verbaux indiquent aussi les résultats des audiences (voir C I 1 ci-dessus).

Les audiences sont classées chronologiquement. Les pièces pertinentes ont été reçues et classées séparément (voir C I 2b ci-dessous). Les instruments de recherche dans le cas des transcriptions consistent en deux jeux d'index (voir C I 2c et

C I 2d ci-dessous), une liste des audiences pour la période 1959-1966 et une liste des dates extrêmes des audiences dans chaque volume pour la période 1904-1955.

b. **Pièces présentées aux audiences, 1904-1944, 12,4 m (vol. 525-648)**

Il s'agit des preuves matérielles que les participants aux audiences de la commission ont présentées sous forme de pièces afin d'étayer leurs arguments. Ces pièces comprennent des rapports, des statistiques, des cartes et des plans. Souvent, elles étaient classées avec les transcriptions des audiences. Vu leur nature et leur taille, elles n'ont pas été regroupées avec les transcriptions dans des volumes reliés ou versées dans les dossiers pertinents.

L'instrument de recherche consiste en une liste des pièces dressée d'après le numéro de dossier attribué à l'affaire par le service central.

c. **Index des transcriptions des audiences, 1904-1950, 0,6 m (vol. 759-761)**

Dans cet index, les audiences, identifiées selon le sujet et le numéro de dossier attribué par le service central, sont listées chronologiquement.

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

d. **Index des transcriptions des audiences, 1904-1944, 0,7 m (vol. 649-655)**

Dans cet index, les audiences sont classées alphabétiquement pour chaque année civile selon le sujet, le nom de la compagnie de chemin de fer, et le lieu; par conséquent, la même audience peut faire l'objet de plusieurs entrées. Ces index sont conservés dans le secteur réservé aux bureaux de la Division des archives fédérales.

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

3. **Ordonnances, 1909-1952, 6,4 m (vol. 723-753, 756)**

Il s'agit des ordonnances générales (vol. 756) applicables à toutes les compagnies de même type qui ont été rendues entre 1912 et 1952, par exemple les compagnies de chemin de fer, ainsi que des ordonnances particulières rendues entre 1909 et 1939 (vol. 723-753) et dont chacune avait rapport à une affaire particulière. Le classement a été fait en fonction des numéros des ordonnances. Un

numéro séquentiel était attribué à chaque ordonnance. La documentation ayant trait à chaque ordonnance se trouve dans les dossiers du service central, et le numéro du dossier pertinent est cité dans l'ordonnance.

Il existe une liste indiquant la gamme de numéros d'ordonnance et de dates pour chaque volume.

II. Archives du service central, 1904-1973

1. Dossiers du service central, 1904-1973, 54,1 m (vol. 489-523, 1337-1589)

Les archives de toutes les divisions et directions de la commission étaient conservées dans un même endroit connu sous le nom de service central. La correspondance, les notes de service internes, les rapports et les ordonnances ayant trait à un même sujet étaient regroupés dans un dossier auquel on attribuait un numéro distinct qui permettait de le retrouver. Ces numéros n'ont pas été attribués en fonction d'un ordre logique, et des dossiers sur des sujets très connexes (p. ex., les accidents mortels) peuvent se retrouver dans de nombreuses sections différentes du système numérique.

Ces dossiers portent sur les divers aspects de l'activité de la commission. Parmi les sujets les plus courants se trouvent l'établissement et le démantèlement de gares de chemin de fer, les accidents mortels, l'abandon, la réduction, ou la détérioration de services ou de voies, les prix, tarifs et taxes, les taux du téléphone et du télégraphe, et l'examen et l'ouverture de nouvelles voies à la circulation. Par exemple, le dossier relatif à l'abandon d'une voie renferme la requête originale de la compagnie de chemin de fer visant l'abandon d'une voie particulière, la description et l'historique de cette voie, des statistiques pertinentes, de la correspondance et des protestations relatives à l'abandon et, enfin, la décision de la CCF/CTC.

Ces documents ne sont pas classés dans un ordre séquentiel. Il existe un répertoire informatisé des vedettes-matières (KWOC), qui sont classées alphabétiquement, de même qu'une liste distincte de certains dossiers portant sur les abandons de voies, établie d'après les numéros de dossier.

2. Registres des lettres expédiées, 1904-1905, 0,2 m (vol. 785-786)

Ces volumes reliés sont un prolongement du système de registres décrit à la section B II 3. La correspondance est classée selon le numéro de lettre, et les entrées comprennent la date d'expédition, le nom de la compagnie de chemin de fer, le numéro de la matière, le nom du destinataire, un résumé de la teneur de la lettre et les numéros des lettres pertinentes reçues. Dans le cas de ces

dernières entrées, les registres indiquent les numéros des dossiers du service central plutôt que les numéros des matières. Il semble que ces registres de correspondance aient été tenus au cours des deux premières années d'activité de la Commission de chemins de fer, époque où le système central de dossiers étaient mis en place. La correspondance proprement dite était mise dans les dossiers du service central (voir C II 1 ci-dessus). La première partie du volume 785 renferme des entrées antérieures au 1er février 1904 faites à l'époque du Comité des chemins de fer du Conseil privé.

Il existe une liste donnant les dates extrêmes pour chaque volume.

3. Registres des lettres reçues, 1904-1907, 0,1 m (vol. 792-793)

Ces volumes reliés sont un prolongement du système de registres décrit à la section B II 2. La correspondance est inscrite d'après le numéro de dossier, et les entrées comprennent la date d'expédition et de réception, le nom de la compagnie de chemin de fer, le nom du correspondant, un résumé de la teneur de la lettre et le numéro de dossier du service central. Il semble que ces registres de correspondance aient été tenus au cours des trois premières années d'activité de la Commission des chemins de fer, époque où l'on implanta le système central de dossiers. La correspondance proprement dite était versée dans les dossiers du service central (voir C II 1 ci-dessus).

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

III. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur et électrique et des compagnies de messageries, 1904-1949, 1964-1966

Les rapports des compagnies de chemin de fer exploitant des trains à vapeur, électriques, urbains ou de banlieue qui ont été présentés au cours de l'existence de la Commission des chemins de fer et de la Commission des transports du Canada sont décrits avec les archives du Comité des chemins de fer du Conseil privé (voir B III). Le terme « chemin de fer à vapeur » a été retenu même si dans certains cas, les trains étaient mus par des moteurs Diesel.

1. Rapports des compagnies de chemin de fer à vapeur, 1904-1949, 1964-1966, 44,2 m (vol. 853-1067, 1159-1167)

Ces rapports étant classés alphabétiquement selon le nom de la compagnie de chemin de fer, certains d'entre eux qui ont été présentés au Comité des chemins de fer du Conseil privé avant 1904 peuvent se trouver dans ces volumes.

Il existe une liste alphabétique de ces rapports.

2. **Rapports des compagnies de chemin de fer électrique, urbain ou de banlieue, 1904-1945, 19 m (vol. 1068-1152)**

Ces rapports étant classés alphabétiquement selon le nom de la compagnie, certains d'entre eux qui ont été présentés au Comité des chemins de fer du Conseil privé avant 1904 peuvent se trouver dans ces volumes.

Il existe une liste alphabétique de ces rapports.

3. **Rapports des compagnies de messageries, 1910-1945, 1,2 m (vol. 1154-1159)**

En 1911, en vertu d'une modification à la Loi des chemins de fer (1-2 Geo. V, c. 22), les compagnies de messageries devaient soumettre des rapports annuels à la Commission des chemins de fer. Le contenu général de ces rapports est semblable à celui des rapports qui ont été présentés par les compagnies de chemin de fer et qui sont décrits avec les archives du Comité des chemins de fer du Conseil privé (voir B III).

Il existe une liste alphabétique de ces rapports.

IV. Tarifs, 1890-1940, 0,2 m (vol. 524, 1590)

Il s'agit d'échantillons de tarifs marchandises de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, 1890-1938 (vol. 524), et des tarifs messageries de l'Express Traffic Association (association regroupant toutes les grandes compagnies de messageries canadiennes), 1917-1940 (vol. 1590).

V. Matériel de référence, 1900-1940, 0,4 m (vol. 757-758)

Ces archives, qui semblent n'appartenir à aucun système d'enregistrement, comprennent divers rapports annuels publiés de compagnies ferroviaires, des instructions concernant la manutention des explosifs, et des enquêtes au sujet de la Central Canada Railway Company et de la Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company.

Il existe une liste de ces archives.

D. COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS, 1939-1969

La constitution de la Commission des transports aériens en septembre 1944 faisait suite à la modification de la Loi sur l'aéronautique cette même année. La commission était chargée de réglementer l'expansion rapide de l'industrie canadienne du transport aérien, de délivrer les permis d'exploitation et de conseiller le ministre des Transports au sujet des moyens les plus appropriés d'assurer la mise en place d'une industrie efficace et prospère. Elle fut appelée à jouer dès le début un rôle beaucoup plus grand que la Commission des transports du Canada en ce qui touche ces fonctions, ainsi qu'en témoignent d'ailleurs la taille et l'activité de l'organisation et les dossiers qu'elle a constitués.

I. Délibérations, 1944-1960

1. Procès-verbaux de la commission, 1944-1960, 0,8 m (vol. 671-678)

Cette série comprend les procès-verbaux de la commission qui fournissent un compte rendu détaillé des questions discutées ainsi que des décisions et recommandations de la commission et des mesures qu'elle a proposées. Les procès-verbaux sont regroupés dans des volumes reliés, et une liste chronologique des sujets traités figure au début de chaque volume.

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

II. Archives du service central, 1945-1969, 1,9 m (vol. 762-776, 1591-1592)

La Commission des transports aériens a conservé, dès le début, la plupart de ses documents dans un service central qui utilisait un système de classement par matières fondé sur des blocs numériques. En vertu de ce système, les archives étaient réparties entre un certain nombre de blocs-matières (p. ex. aéronefs, aéroports, tarifs, accidents, plaintes, etc.), et un numéro était attribué à chaque bloc. Tous les dossiers d'un même bloc étaient identifiés d'abord par le numéro du bloc, puis par un numéro de dossier individuel.

Les dossiers dont les Archives publiques ont actuellement la garde appartiennent au bloc 1 (administration) et renferment principalement des renseignements généraux sur la commission, sa structure, et ses fonctions, ainsi qu'au bloc 20 (aéroports). Certains traitent des enquêtes sur divers prix demandés (p. ex. frais d'atterrissage et prix de l'essence dans certains aéroports), tandis que les autres renferment de l'information et des statistiques sur divers aéroports. Certains documents ont été versés dans les dossiers après 1967 par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

Il existe une description du système de classement indiquant les sujets et les numéros de bloc, ainsi qu'une liste des divers dossiers détenus par les APC.

III. Tarifs, 1939-1963, 5,3 m (vol. 656-670, 1593-1611)

Ces archives comprennent les tarifs publiés par la Trans-Canada Airlines (maintenant Air Canada), la Canadian Pacific Airlines (maintenant CP Air), et la British Overseas Airways Corporation (maintenant British Airways) en ce qui concerne les tarifs voyageurs, marchandises, d'affrètement, et de messageries pour les vols nationaux et internationaux.

Les autres tarifs que comprend cette série ont été publiés par des agents de l'Air Traffic Conference of America (ATCA), association de transporteurs aériens dont la Trans-Canada Airlines faisait partie. Le rôle de l'ATCA était d'établir et de faire publier des tarifs communs et des règlements sur le trafic aérien exécutoires pour tous les membres. Le

Règlement sur les services aériens commerciaux de la Loi sur l'aéronautique exigeait que tous les tarifs, qui constituent le barème de prix légal pour les transports aériens, soient publiés et déposés auprès de l'organisme de réglementation, à savoir la Commission des transports aériens. Comme les règlements de la Civil Aeronautics Board des États-Unis en ce qui concerne les dépôts tarifaires étaient identiques à ceux de la Commission des transports aériens, les tarifs publiés par l'ATCA étaient eux aussi déposés auprès de la Commission des transports aériens.

Ces archives comprennent également des dossiers créés au sujet de la Trans-Canada Airlines (TCA) qui renferment des règles et règlements régissant les prix et itinéraires en Amérique du Nord, une liste alphabétique des aéroports desservis par les transporteurs aériens membres de l'ATCA, des tableaux officiels des distances, et trois lettres confiant des pouvoirs juridiques à la Commission des transports aériens au nom de TCA.

Certains de ces tarifs, qui datent de 1939 à 1945, ont été présentés à la Commission des transports du Canada.

Il existe une liste chronologique de ces tarifs.

IV. Enquête sur les déplacements entre localités, 1945, 0,1 m (vol. 777)

Il s'agit d'un volume relié établi conjointement par la Division économique de la Commission des transports aériens et la Direction du développement de l'aéronautique au ministère de la Reconstruction. Il renferme une enquête statistique détaillée sur les déplacements effectués en 1945 dans l'ensemble du Canada, y compris des détails comme les modes de transport, les raisons des voyages, les attractions touristiques, les réservations d'hôtel, et les tendances relatives au trafic.

E. COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1892-1973

La Commission maritime canadienne avait deux grandes fonctions : étudier l'industrie canadienne du transport maritime et faire des recommandations à ce sujet au gouvernement, et administrer divers types de subventions. Le dépôt central des dossiers a surtout été utilisé pour les documents ayant trait à la première fonction et à l'administration interne de la commission. La deuxième fonction, l'aide aux services de transport maritime et à la construction navale au Canada, a été exécutée par la Direction des subventions aux navires à vapeur et le Bureau de l'administration de la Loi encourageant la construction de navires au Canada. Chacune de ces deux organisations tenaient leurs propres dossiers, dont la plupart étaient des dossiers de cas traitant des demandes de subvention, du calcul des subventions et de leur versement. Le ministère du Commerce avait, depuis sa création en 1892, mis en œuvre le programme gouvernemental de subventions aux entreprises de navigation jusqu'à ce que la Commission maritime canadienne prenne la relève. Les dossiers de ce ministère ont été incorporés à ceux de la commission. Les documents de la Park Steamship Company ont été gardés à part.

I. Délibérations, 1948-1967

1. Procès-verbaux de réunions, 1948-1967, 0,2 m (vol. 1330-1331)

Cette série comprend un jeu complet des procès-verbaux des réunions de la Commission maritime canadienne, classés chronologiquement. Les procès-verbaux exposent en détail les questions examinées, résument les points soulevés lors des discussions et, enfin, font état des recommandations et décisions de la commission.

Il existe une liste indiquant les dates extrêmes pour chaque volume.

II. Dossiers du service central, 1918-1971, 20,2 m (vol. 1168-1268)

Cette collection a été créée et administrée par la Commission maritime canadienne, bien qu'elle renferme une quantité limitée de correspondance du ministère du Commerce et du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports. Les dossiers portent sur divers aspects de l'activité de la Commission maritime canadienne, notamment les comités, les subventions relatives à la construction navale, les marins, les navires à vapeur et traversiers subventionnés, les arrangements concernant l'armement de défense des navires de la marine marchande, les contrôles du temps de guerre, le transport maritime, le remplacement de navires et le transfert de l'enregistrement des navires, ainsi que l'organisation et l'administration interne de la commission.

Les dossiers sont répartis entre trois blocs numériques : les dossiers d'administration, bloc 100 à 1200; les dossiers d'exploitation, bloc 1300 à 2900; et les dossiers confidentiels, bloc 3000.

Il existe une liste numérique de ces dossiers.

III. Direction des subventions, 1892-1973

Il s'agit des archives constituées par le service fédéral des subventions aux navires à vapeur depuis la création du ministère du Commerce en 1892 et après celle de la Commission maritime canadienne en 1947, et de la Commission canadienne des transports en 1967. Les subventions avaient pour but d'assurer le maintien de services postaux, voyageurs, de fret, et de traversiers efficaces et économiques pour les Canadiens.

1. Articles de contrat, 1892-1960, 2,8 m (vol. 1296-1309)

Cette série consiste en une collection incomplète des contrats annuels avec les compagnies de navigation afin de subventionner le transport de passagers, de fret et de courrier, tant transocéanique que local.

Il existe une liste établie en fonction des routes.

2. **Dossiers numérotés, 1913-1949, 4 m (vol. 1309-1328)**

La grande majorité de ces dossiers sont des demandes de subvention exposant les arguments invoqués par l'exploitant et le résultat de sa demande. Il manque certains dossiers pour la période 1939-1949. De plus, quelques dossiers, sur le service des subventions en général, renferment des journaux d'inspecteurs et de la correspondance relative au Fonds de stabilisation de guerre.

La plupart de ces dossiers ont été créés par le ministère du Commerce. Ils ont reçu les numéros T1 à T162 lors de leur transfert à la Commission maritime canadienne. Des dossiers de nature semblable, particulièrement pour les années 1893 à 1901, se trouvent dans le fonds d'archives que les APC détiennent en ce qui concerne le ministère du Commerce (voir RG 20 A1), tandis que d'autres archives connexes sont dans les dossiers du service central de la commission (voir C II ci-dessus).

Il existe une liste, établie en fonction des numéros des dossiers, qui indique également l'ancien numéro de dossier du ministère du Commerce.

3. **Dossiers non numérotés, 1892-1962, 0,2 m (vol. 1329)**

Ces dossiers sont constitués d'états financiers et de tarifs relatifs à des services de transport maritime, d'un rapport sur l'espace marchandise et d'un relevé des subventions versées.

Il existe une liste des dossiers.

4. **Archives du Bureau des routes commerciales et des subventions aux navires à vapeur, 1918-1960, 0,8 m (vol. 1269-1272)**

Cette série consiste en des dossiers non numérotés datant surtout de la période 1932-1946 et provenant du bureau de F.E. Bawden, directeur des Routes commerciales et des Subventions aux navires à vapeur au ministère du Commerce à cette époque. F.E. Bawden représentait également le ministère à titre de vice-président de la Commission canadienne de la marine marchande et de président du Comité de la commission qui voyait à la délivrance de permis aux navires de la commission.

La plupart de ces archives traitent de la planification d'après-guerre de la Commission canadienne de la marine marchande en ce qui concerne le commerce maritime, tandis que d'autres portent sur les subventions aux entreprises de navigation.

Il existe une liste de dossiers.

5. Rapports de trafic, 1919-1973, 1,8 m (vol. 1332-1336)

Il s'agit des rapports mensuels qui ont été présentés par les diverses compagnies de navigation et qui ont servi de base au calcul de la subvention payable à chaque compagnie pour un mois donné. Chaque rapport donne le volume mensuel total de trafic dans les diverses catégories (passagers, véhicules, et marchandises). Les rapports sont regroupés dans des volumes reliés et classés alphabétiquement par compagnie ou route. Les trois premiers volumes renferment les rapports proprement dit tandis que les autres contiennent des renseignements historiques sur les entreprises et des autorisations de paiement. Les rapports pour les années antérieures à 1919 et celles allant de 1932 à 1939 sont manquants.

Il existe une liste indiquant les première et dernière entrées pour chaque volume.

IV. Bureau de l'administration de la Loi encourageant la construction de navires au Canada, 1950-1967, 1,2 m (vol. 1283-1290, 1331)

Cette loi du 10 décembre 1949 (13 Geo. VI, c. 11) prévoyait que les Canadiens qui possédaient des navires pouvaient déduire de leur impôt sur le revenu un pourcentage de leur coût en capital. L'application de cette loi relevait de la Commission maritime canadienne.

Les archives comprennent des procès-verbaux de réunions de la Commission maritime canadienne traitant exclusivement de la Loi (vol. 1331), ainsi que des registres des demandes, des certificats délivrés, des recettes et dépôts, et des paiements de subventions (vol. 1283-1290).

Il existe une liste des registres.

V. Liste des matelots de la marine marchande de la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945, 0,1 m (vol. 1282)

Cette série consiste en une liste alphabétique des matelots de la marine marchande qui étaient en service durant la Deuxième Guerre mondiale. Cette liste indique le nombre total d'articles d'engagement signés et de mois de service pour chaque marin. Elle a été dressée par la Commission maritime canadienne.

VI. Park Steamship Company Ltd., 1942-1966, 2 m (vol. 1273-1281; 1291-1295)

Les archives de la compagnie consistent en une collection de rapports annuels, de listes de navires et d'archives comptables. Celles-ci sont constituées principalement de dossiers classés par compagnie de navigation ayant trait à l'achat de 58 cargos de type North Sands par Acadia Overseas Freighters Ltd. et de leur affectation subséquente à diverses compagnies de navigation, entre 1950 et 1953. Il semble que les archives ont été rassemblées par un dirigeant de la compagnie puis conservées au sein de la commission.

Il existe une liste des dossiers.

F. COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, 1968-1979

Le travail de la commission est exécuté par les comités des Transports par chemin de fer, des Transports aériens, des Transports par eau, des Transports par véhicule à moteur et des Transports par pipe-line de denrées, le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité de révision. Un Comité des télécommunications a existé de 1972 à 1977.

Les comités de la commission ont chacun leur propre système de dossiers, les comités des Transports par chemin de fer, des Transports aériens et des Transports par eau conservant les dossiers dont ils ont hérité de leurs prédécesseurs.

I. Transcriptions des audiences, 1968-1979, 4 m (vol. 810-828, 852)

Il s'agit des transcriptions mot à mot des audiences tenues par les divers comités de la commission. On y trouve les transcriptions des audiences du Comité des transports aériens, 1969-1975 (vol. 810-818), du Comité des transports par chemin de fer, 1968-1969 (vol. 819-825), du Comité des télécommunications, 1972 (vol. 826-827), du Comité des transports par eau, 1973 (vol. 828), et du Comité de révision, 1973-1979 (vol. 852).

Il existe une liste chronologique des audiences tenues par chaque comité.

DÉTAIL DES ACQUISITIONS

Numéro de volume RG46	Numéro d'acquisition
1-488	65/126
489-523	65/46; 65/85; 65/166; 66/32; 70/365; 73-4/35; 74-5/79; 75-6/12; 75-6/13; 75-6/124; 77-8/154
524	69/293
525-648	68/365
649-655	65/126
656-670	80-1/85
671-678	66/18
679-722	70/366
723-753	73-4/78
753-755	70/366
756	73-4/78
757-758	71/314
759-761	70/366
762-777	68/359
778-809	70/366
810-852	77-78/184
853-1167	72/530; 77-8/51
1168-1268	69/196; 75-6/5; 76-7/16; 76-7/40
1269-1272	71/314
1273-1281	67/202
1282	71/314
1283-1290	68/232
1291-1295	67/195
1309-1329	63/181; 76-7/12
1332-1336	78-9/95
1337-1589	En tant que volumes 489-523
1590	69/293
1591-1592	68/359
1593-1611	80-1/85